

## MERCOLEDÌ, 22 APRILE 2009

PRESIDENZA DELL'ON. ROURE

*Vicepresidente*

### 1. Apertura della seduta

*(La seduta inizia alle 9.00)*

### 2. Presentazione dei documenti: vedasi processo verbale

### 3. Discussioni su casi di violazione dei diritti umani, della democrazia e dello Stato di diritto (comunicazione delle proposte di risoluzione presentate): vedasi processo verbale

### 4. Agenzie di rating del credito - Obblighi in materia di relazioni e di documentazione in caso di fusioni e scissioni - Accesso alle attività di assicurazione e di riassicurazione e al loro esercizio (rifusione) (discussione)

**Presidente.** – L'ordine del giorno reca, in discussione congiunta:

- la relazione (A6-0191/2009) presentata dall'onorevole Gauzès, a nome della commissione per i problemi economici e monetari, sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle agenzie di rating del credito [COM(2008)0704 - C6-0397/2008 - 2008/0217(COD)],

- la relazione (A6-0247/2009) presentata dall'onorevole Weber, a nome della commissione giuridica, sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica le direttive 77/91/CEE, 78/855/CEE e 82/891/CEE del Consiglio e la direttiva 2005/56/CE per quanto riguarda gli obblighi in materia di relazioni e di documentazione in caso di fusioni e scissioni [COM(2008)0576 - C6-0330/2008 - 2008/0182(COD)],  
e

- la relazione (A6-0413/2008) presentata dall'onorevole Skinner, a nome della commissione per i problemi economici e monetari, sulla proposta modificata di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'accesso alle attività di assicurazione e di riassicurazione e al loro esercizio (rifusione) [COM(2008)0119 - C6-0231/2007 - 2007/0143(COD)].

**Jean-Paul Gauzès, relatore.** – (FR) Signora Presidente, signor Commissario, onorevoli colleghi, la redazione della relazione sulle agenzie di rating del credito di cui sono stato incaricato è stata ricca di spunti e sono lieto, soprattutto, del fatto che si sia trovato un accordo con il Consiglio e con la Commissione, in modo da adottarla in prima lettura.

L'analisi delle diverse cause della crisi finanziaria ha dimostrato che è necessario e urgente emanare una normativa sulle agenzie di rating. La proposta di regolamento avanzata dalla Commissione è stata oggetto di un esame molto attento da parte del Parlamento, per far sì che la regolamentazione europea sia esemplare, efficace e pragmatica al tempo stesso.

Le recenti conclusioni del vertice del G20 hanno rafforzato ulteriormente questa determinazione. Il compromesso al quale sono giunti la Commissione, la presidenza dell'Unione e il Parlamento risponde agli orientamenti indicati dal Parlamento stesso sui punti essenziali di questo regolamento: l'ambito di applicazione, i rating dei paesi terzi e la prevenzione dei conflitti di interesse.

Tuttavia, sono soprattutto lieto del fatto che, attraverso questo testo, si siano gettate le fondamenta di una vigilanza europea, nello spirito dei dati forniti dalla relazione del gruppo de Larosière. Il Parlamento, infatti, ha voluto che il comitato delle autorità europee di regolamentazione dei valori mobiliari (CESR) fosse l'unico punto di accesso per la registrazione delle agenzie. Sapevamo che, ai sensi delle norme vigenti, non sarebbe stato possibile agire in modo più incisivo ma, così facendo, abbiamo posto le basi per la vigilanza europea.

Nei prossimi mesi, la Commissione proporrà un'iniziativa legislativa che permetterà di attuare gli orientamenti della relazione de Larosière, in modo da creare una vigilanza europea efficace e coordinata.

Temporaneamente, nell'attesa dell'iniziativa legislativa della Commissione, la regolamentazione sarà garantita da un collegio composto dai rappresentanti delle autorità competenti degli Stati membri, con il coordinamento del CESR; l'autorità competente per il luogo di registrazione dell'agenzia assicurerà che le decisioni abbiano forza di legge.

Oggi vorrei inoltre sottolineare quanto il Parlamento abbia apprezzato, nella seconda fase dei negoziati, l'atteggiamento molto costruttivo e cooperativo della presidenza ceca. Grazie ad un'intelligente opera di riflessione, siamo riusciti a mettere a punto alcune regole che dovrebbero permetterci di garantire la trasparenza necessaria e di rimediare alle difficoltà e alle lacune derivati dall'assenza di norme sulle agenzie di rating.

Il risultato è, dunque, pienamente soddisfacente ed è il motivo per il quale domani, al Parlamento, sarà presentato un emendamento globale che riprende il testo sul quale hanno trovato un accordo la Commissione, il Parlamento e la presidenza ceca, nonché gli Stati membri.

Credo che, in questo modo, il Parlamento europeo, la Commissione e la presidenza abbiano dimostrato che, di fronte a una crisi dalle dimensioni senza precedenti, le istituzioni europee sono state molto incisive. Spero che, con lo stesso spirito, si adottino altre disposizioni di questo pacchetto finanziario, soprattutto la rifusione della direttiva sui requisiti patrimoniali delle banche, chiamata anche Basilea II.

In un momento in cui gli europei si interrogano sull'incisività dell'Europa, mi sembra essenziale dimostrare che l'Europa è capace di affrontare la crisi.

**Renate Weber, relatore.** – (RO) Credo che, in questo momento, si debba fare tutto il possibile per preservare la vitalità delle società commerciali europee e, in particolare, trovare degli incentivi perché le aziende di successo possano offrire quanti più posti di lavoro è possibile. Tale iniziativa è ancor più importante nel periodo di crisi che stiamo attraversando. Accolgo con favore la proposta di direttiva della Commissione, volta a semplificare le procedure in materia di relazione in caso di fusioni e scissioni, perché l'obiettivo della proposta è tagliare i costi amministrativi delle società europee del 25 per cento entro il 2012, con l'obiettivo specifico di accrescerne la competitività.

La relazione che ho stilato e che voteremo domani riflette il pensiero della Commissione e si basa, nello specifico, sui seguenti fattori. Innanzi tutto, devono essere ridotti gli obblighi in materia di relazione in caso di fusioni e scissioni, in modo da offrire agli Stati membri e alle società maggiore flessibilità nel decidere quando le relazioni siano davvero necessarie, verificandone l'opportunità caso per caso. Al tempo stesso, devono essere eliminate le disposizioni che portano, attualmente, a redigere doppie relazioni, generando costi inutili. In terzo luogo, le regole sulla pubblicazione e l'informazione devono essere adattate alla nuova realtà, che prevede l'uso di Internet, in modo che si sfruttino pienamente questi nuovi mezzi di comunicazione, veicolando anche un messaggio di tutela ambientale. Non dobbiamo altresì dimenticare che le misure introdotte dalle direttive attualmente in vigore in materia di informazione agli azionisti sono state pensate trent'anni fa e non sono mai state riadattate alle attuali soluzioni tecnologiche. Vorrei porgere i miei più sinceri ringraziamenti ai relatori ombra per la stretta collaborazione e per il sostegno offerto durante il processo di stesura della relazione. Vorrei altresì ringraziare i rappresentanti del Consiglio e della Commissione per essersi messi a disposizione nel corso degli ultimi mesi.

Il 7 aprile il Comitato dei rappresentanti permanenti (Coreper) ha raggiunto un accordo su tutto il pacchetto di compromesso negoziato con il Parlamento, allo scopo di adottare una direttiva sulle fusioni e le scissioni in prima lettura. Vorremmo che tale scadenziario venisse rispettato, ed è proprio questa la ragione per cui molti emendamenti saranno sottoposti al voto della seduta plenaria di domani, con l'adozione del compromesso raggiunto durante il dialogo a tre informale. Sono state risolte le questioni che preoccupavano maggiormente alcuni Stati membri, come la pubblicazione sui giornali locali o la presentazione di copie su supporto cartaceo e l'uso di Internet, e i rappresentanti dei gruppi politici hanno dato il proprio consenso a questi emendamenti. Quanto alla pubblicazione delle informazioni sui giornali locali, tale prassi potrà ancora essere attuata negli Stati membri che lo riterranno necessario. Quanto alle copie cartacee, la nuova norma stabilisce che non saranno più necessarie se gli azionisti avranno l'opportunità di scaricare e stampare i documenti, ma che gli Stati membri possono stabilire che le società commerciali mettano a disposizione una copia di questi documenti nei propri uffici per la consultazione.

Un altro compromesso importante riguarda la data di attuazione della direttiva, che sarà il 30 giugno 2011, come specificato nella proposta della Commissione. Gli Stati membri avranno anche la facoltà di decidere quali siano le ripercussioni di un'interruzione temporanea dell'accesso a Internet a seguito di problemi tecnici. Un emendamento sostanziale riguarda le fusioni e le scissioni semplificate, per le quali non sarà più necessaria l'approvazione dell'assemblea generale. Con l'applicazione di queste procedure semplificate, si stima che si risparmieranno circa 154 milioni di euro ogni anno, un aspetto che persuade ad adottare questa direttiva meritevole in prima lettura.

**Peter Skinner**, *relatore*. – (EN) Signora Presidente, mi coglie alla sprovvista, poiché non avevo visto il completo cambiamento del programma di oggi, ma ringrazio per l'occasione offertami di rivolgermi all'Aula e affrontare una questione fondamentale per il settore dei servizi finanziari, ovvero il ramo delle assicurazioni e delle riassicurazioni, l'esito della relazione sul regime solvibilità II e le modalità di presentazione della stessa al Parlamento, per stabilire quella che ritengo sarà una base molto concreta per la regolamentazione nell'Unione europea.

Naturalmente, è un argomento sul quale stiamo tornando. C'è stata la direttiva "Solvibilità I", e sono grato all'onorevole Ettl per averne discusso abbastanza a lungo in Parlamento e per essere riusciti a mettere a punto una base. Ma adesso dobbiamo ammodernarla, e il settore assicurativo è uno dei rami dei servizi finanziari che devono svolgere il ruolo di capofila del cambiamento. E' chiaro che, con la crisi finanziaria e con tutte le sue ricadute, il settore delle assicurazioni non può essere abbandonato a se stesso.

La direttiva Solvibilità II contiene molte misure -che ritengo abbiano contribuito a rendere questa una delle relazioni di punta, anche a livello globale. Tra queste, la questione della gestione del rischio. Penso che non sia sufficiente adesso che le autorità di vigilanza semplicemente spuntino delle voci da una lista per stabilire se il settore sul quale devono vigilare e che devono tutelare per conto dei consumatori si stia comportando correttamente. E' essenziale che l'attività quotidiana delle imprese di assicurazione e riassicurazione sia effettivamente osservata, gestita e sorvegliata dalle autorità di vigilanza per un certo lasso di tempo.

E' attraverso questo processo, e soltanto questo processo, che saremo in grado di definire forme adeguate e opportune di regolamentazione. Parlo delle relazioni da parte delle imprese: certo, dovranno stilare relazioni periodiche per informare le autorità di vigilanza delle attività svolte, ma le autorità di vigilanza dovranno essere coinvolte. Questo varrà per tutti e ventisette gli Stati membri: non ogni Stato membro con le proprie regole, disposto ad applicare solo la propria normativa, ma in tutta l'Unione europea troverà applicazione un solo standard normativo, che porterà, francamente, al miglioramento auspicato nella tutela del consumatore.

Allo stesso modo, le imprese riusciranno a ottenere delle economie di scala da questa normativa, perché adesso dovranno presentare relazioni redatte in un unico modo ad ogni organo di vigilanza. La produzione, le informazioni da fornire, le attività di indicare e le modalità di stesura delle relazioni saranno validi soltanto per un organismo di vigilanza, ma potrebbe esserlo per un collegio di organismi di vigilanza, soprattutto per i gruppi, perché le compagnie assicurative superano i confini nazionali ed è importante che le autorità di vigilanza facciano squadra e lavorino insieme per assicurare che siano rispettati livelli adeguati in materia di relazioni, di cifre e di selezione delle informazioni fornite, al fine di garantire una protezione dei mercati ottimale.

E' stato durante le discussioni con il Consiglio che il Parlamento ha osservato manovre interessanti, e forse, a volte, anche premeditate, per orientare l'industria nazionale verso una direzione o l'altra, quindi non posso fingere che questo non sia stato un argomento difficile da negoziare con il Consiglio: lo è stato. Il Parlamento ha dovuto insistere molto con il Consiglio, spingendolo, a mio avviso, oltre i limiti che il Consiglio stesso si era prefissato e intendeva effettivamente raggiungere durante le due ultime presidenze; pertanto, sono molto orgoglioso e lieto di aver lavorato con la mia équipe per riuscire a spingere il Consiglio all'azione.

Purtroppo non avremo il genere di supporto di gruppo che avevamo inizialmente previsto, ma poiché siamo in grado di introdurre una clausola di riesame in questa direttiva, riusciremo a tornarvi e, tre anni dopo l'introduzione di questa particolare direttiva – mi aspetto che il commissario mi dica che prevede di fare anche questo – spero di riuscire a riportare il supporto di gruppo in un modo o nell'altro, in particolare per andare incontro al lato economico di questo particolare approccio.

Vogliamo una normativa basata sul rischio e sui principi, ma che sia anche capace di sostenere il volume del settore e di innescare un circolo virtuoso tra le autorità di vigilanza comunitarie e non. Concluderò con questo concetto: dobbiamo mettere alla prova gli organismi di vigilanza di altre parti del mondo e riconoscere soltanto regimi bilaterali. Spero che il commissario sia d'accordo con me su questo punto.

**Charlie McCreevy**, *membro della Commissione*. – (EN) Signora Presidente, la discussione di oggi ha luogo in un momento in cui stiamo affrontando la più grande sfida che si sia posta all'economia europea in epoca contemporanea. Urge un intervento vigoroso, mirato ed esaustivo, in modo da ripristinare la fiducia, la crescita e i posti di lavoro e riparare il sistema finanziario, per ricreare stabilità per il futuro, promuovere il commercio e gli investimenti e proteggere meglio i nostri cittadini – in breve, per creare un sistema finanziario stabile ed efficace.

Sulla base della comunicazione della Commissione dell'inizio di marzo, il Consiglio europeo di primavera ha messo a punto un possente piano di azione europeo per il futuro – una strategia volta a colmare le lacune nella regolamentazione del settore finanziario, ripristinare gli incentivi e riformare il sistema di vigilanza per adeguarlo al mercato finanziario unico europeo. Tra qualche settimana la Commissione presenterà il proprio parere sul cammino da intraprendersi per creare un sistema di vigilanza all'avanguardia in Europa. Se ne discuterà durante il vertice dei capi di Stato e di governo in giugno. La Commissione è pronta ad avanzare proposte concrete in autunno.

Chiaramente, problemi globali necessitano di soluzioni globali. L'iniziativa europea di concordare una risposta globale coordinata alla crisi finanziaria ha avuto molto successo. Al vertice di Londra, i leader del G20 hanno assunto impegni dettagliati per fronteggiare i punti deboli del sistema finanziario in modo coordinato e costruire una nuova architettura finanziaria, difendendo al contempo un'economia aperta e globale.

La situazione del settore finanziario europeo è seria. Ma sono stati già compiuti notevoli sforzi e sono lieto di notare come la Commissione, il Parlamento europeo e il Consiglio abbiano reagito velocemente e abbiamo instaurato una stretta collaborazione per fronteggiare la crisi. Stiamo per procedere con successo all'adozione di tre misure fondamentali: innanzi tutto, il regolamento sulle agenzie di rating del credito; secondariamente, la rifusione della direttiva Solvibilità II, così come, in terzo luogo, la revisione della terza e della sesta direttiva in materia di diritto societario sulle fusioni e scissioni nazionali.

Innanzitutto, l'accordo sancito sul regolamento relativo alle agenzie di rating ci aiuterà ad affrontare uno dei problemi che hanno contribuito alla crisi e ci offrirà, pertanto, l'opportunità di ripristinare la fiducia del mercato. La proposta adottata dalla Commissione a novembre scorso pone obiettivi chiari per il miglioramento dell'integrità, della trasparenza, della responsabilità e del buongoverno delle agenzie di rating. Il regolamento preserva tutto lo slancio della proposta iniziale, garantendo, in particolare, l'autonomia di analisi delle agenzie di rating del credito, l'integrità del processo di rating creditizio e una gestione adeguata dei conflitti di interesse che esistevano precedentemente nel processo di rating. Inoltre, sarà messo in atto un regime di vigilanza completo. Le autorità di vigilanza europee sorveglieranno la condotta delle agenzie di rating e adotteranno misure coercitive laddove necessarie.

Quanto alla vigilanza, sono stato categorico circa il bisogno di rafforzare la cooperazione in materia di vigilanza. Pertanto, non ho alcuna difficoltà a concordare sulla necessità di compiere progressi in questo settore cruciale. Per assicurare coerenza e coesione tra tutte le normative pertinenti al settore finanziario, sulla base delle raccomandazioni della relazione de Larosière, la Commissione acconsente, pertanto, a prendere in esame la necessità di rafforzare le disposizioni di questo regolamento quanto alla struttura della vigilanza.

Quanto al trattamento dei rating formulati nei paesi terzi, il risultato del vertice dei G20 ha cambiato la situazione globale. Tutti i membri del G20 hanno acconsentito a regolamentare le agenzie di rating del credito attraverso l'introduzione dell'obbligo di registrazione e di un regime di sorveglianza. E' per questo che convergo con la soluzione concordata durante i negoziati tra il Consiglio e il Parlamento sul trattamento dei rating formulati nei paesi terzi.

Sono lieto di notare che sono stati mantenuti gli obiettivi ambiziosi fissati dalla proposta della Commissione. La Commissione è molto soddisfatta del risultato del processo di codecisione.

Permettetemi di passare al regime Solvibilità II. Vorrei ringraziare il relatore, onorevole Skinner, e il Parlamento per il lavoro e la volontà di trovare un compromesso e giungere a un accordo su questo importante argomento in una sola lettura. Un risultato simile sarà accolto con ampio favore dal settore assicurativo europeo, dagli organi preposti alla vigilanza e dagli azionisti, in generale.

Tuttavia, devo anche ammettere che sono deluso da alcuni aspetti del compromesso. L'abolizione del regime del supporto di gruppo, che considero uno degli aspetti più innovativi della proposta della Commissione,

significa che non saremo in grado di ammodernare quanto avremmo voluto le disposizioni di vigilanza per gli assicuratori e i riassicuratori che operano su base transfrontaliera.

Permane la mia preoccupazione per alcuni degli emendamenti che riguardano il trattamento del rischio per strumenti di capitale, che potrebbero condurre a un regime poco prudente di investimenti nel capitale basato sul rischio. Si tratta, in particolare, degli emendamenti che introducono il cosiddetto *duration approach* come facoltà di ogni Stato membro. La Commissione presterà molta attenzione per garantire che le misure di attuazione adottate in materia siano solide e prudenti.

Tuttavia, la Commissione sosterrà l'accordo tra il Parlamento e il Consiglio, se è appoggiato dal vostro voto. L'attuale regime di solvibilità ha ormai trent'anni. Solvibilità II introdurrà un regime economico basato sul rischio, che potenzierà l'integrazione del mercato europeo delle assicurazioni, rafforzerà la tutela degli assicurati e aumenterà la competitività degli assicuratori europei.

Come confermato di recente dal comitato delle autorità europee di vigilanza delle assicurazioni e delle pensioni aziendali o professionali (CEIOPS), nella relazione sugli insegnamenti tratti dalla crisi finanziaria, abbiamo più che mai bisogno di Solvibilità II, come prima reazione all'attuale crisi finanziaria. Abbiamo bisogno di una regolamentazione che obblighi le imprese a gestire il rischio in modo corretto, che aumenti la trasparenza e garantisca la cooperazione delle autorità di vigilanza e un coordinamento più efficace delle loro attività. Solvibilità II fisserà un regime per il settore delle assicurazioni che servirà da modello per simili riforme a livello internazionale.

L'introduzione di una clausola di riesame che si riferisca, nello specifico, al supporto di gruppo permetterà alla Commissione di ritornare su questo argomento. Spero che i progressi compiuti in diversi settori, insieme alle raccomandazioni della relazione de Larosière, abbiano creato un ambiente più favorevole per le riforme riguardanti la cooperazione transfrontaliera tra l'autorità di vigilanza dello Stato di origine e quella dello Stato ospitante.

Passo adesso alla relazione Weber. Grazie all'efficace lavoro dell'onorevole Weber, è stato possibile individuare un compromesso sulla semplificazione degli obblighi in materia di relazioni e di documentazione in caso di fusioni e scissioni di società per azioni, che manterrà una parte molto significativa del potenziale di risparmio della proposta originale della Commissione, pari a 172 milioni di euro all'anno.

Le misurazioni e gli studi condotti nell'ambito della riduzione degli oneri amministrativi mostrano che il diritto societario è uno dei campi più gravosi dell'*acquis* comunitario. Per diversi motivi, gli oneri amministrativi colpiscono più duramente le piccole e medie imprese rispetto alle grandi società. Una perizia del 2007 stima che le piccole imprese spendono dieci volte la somma che spendono invece le grandi aziende per ottemperare agli obblighi in materia di informazione imposti dalla legge. Dieci volte tanto, ripeto. Al tempo stesso, le piccole imprese sono la colonna dorsale dell'economia europea e stanno vivendo un momento economico particolarmente difficile.

Nell'attuale situazione economica, difficile e impegnativa, non possiamo permetterci intoppi simili. Piuttosto dobbiamo impegnarci di più per alleviare gli oneri che gravano sulle nostre imprese. Nella risoluzione del 12 dicembre 2007, il Parlamento europeo ha accolto con favore la decisione della Commissione di raggiungere l'obiettivo di ridurre del 25 per cento gli oneri amministrativi per le imprese a livello europeo e a livello nazionale entro il 2012 e ha sottolineato che avrebbe esaminato le proposte legislative alla luce di questa decisione. Oggi, soltanto sette mesi dopo la proposta avanzata dalla Commissione, sono lieto di questo compromesso, anche se la Commissione era andata ancora più avanti con la sua proposta di partenza. Spero che il Parlamento sostenga questo compromesso, che porterà rapidamente dei benefici significativi alle aziende, specialmente alle piccole e medie imprese. E non dovremmo fermarci qui. La semplificazione e la riduzione della burocrazia resteranno al centro dei programmi della Commissione.

**Gay Mitchell**, relatore per parere della commissione per i problemi economici e monetari. – (EN) Signora Presidente, non mi rivolgo a nessuno in particolare. Penso che Solvibilità II, la regolamentazione e le agenzie di rating del credito siano molto attinenti e molto importanti, ma abbiamo bisogno sia di costruire una centrale antincendio, sia di domare le fiamme. Penso che abbiamo parlato troppo a lungo di quando, in un futuro non meglio identificato, costruiremo questa centrale.

Non posso credere che, se il presidente Sarkozy fosse ancora presidente del Consiglio europeo, andremmo ancora lenti come lumache come stiamo facendo adesso. La presidenza ceca è una grande delusione, e il presidente della Repubblica ceca, in particolare, è una grande delusione.

Vorrei dirvi che se la presidenza ceca, o i suoi successori, non sono capaci di fare il loro lavoro, si dimostrerà che davvero abbiamo bisogno del trattato di Lisbona: abbiamo davvero bisogno di un'autorità stabile per conferire una leadership all'Unione europea.

Le persone cercano la speranza; cercano notizie sulla ripresa. Qualcuno in quest'Aula crede davvero che, se Jacques Delors fosse presidente della Commissione, andremmo a passo di lumaca? E' giunto il momento dell'azione e della leadership, e noi non abbiamo né l'azione, né la leadership, e questo è un argomento da sollevare qui, stamattina.

La Banca europea per gli investimenti potrebbe agire molto di più. L'Unione europea e le sue istituzioni, unitamente a paesi come la Cina, potrebbero fare molto di più. Non è il 1937. Allora non avevamo le istituzioni o la capacità di affrontare gli eventi che abbiamo ora. Adesso queste istituzioni esistono, all'interno e all'esterno dell'Unione europea – poche istituzioni che possono collaborare. Ci manca però la leadership. Ridateci il presidente Sarkozy, o qualcuno come Sarkozy, e permetteteci di avere una Commissione guidata come si deve, per dare speranza alle persone e per permetterci di iniziare a parlare di ripresa. Non vedo questa esigenza da parte del Consiglio europeo e sarebbe ora che se ne occupasse.

**Sharon Bowles**, *relatore per parere della commissione giuridica*. – (EN) Signora Presidente, accolgo con favore l'accordo su Solvibilità II e, come altri, mi dispiace che il supporto di gruppo sia stato relegato a un futuro riesame e che il Consiglio non sia stato in grado di studiare con noi possibili strategie per renderlo operativo, tenendo conto di preoccupazioni fondate. Sia in seno alla commissione giuridica che alla commissione per i problemi economici e monetari, ho esaminato le ripercussioni dei periodi di criticità collettiva sulla circolazione di capitali, ovvero la quasi insolvenza, e certamente la situazione non è così semplice come viene dipinta dalla proposta della Commissione o dai rappresentanti del settore assicurativo.

Tuttavia, sono disponibili degli strumenti che potrebbero raggiungere l'obiettivo e abbiamo raccomandato misure di secondo livello, ma adesso resta da cercare, per il futuro, nuove modalità per incrementare l'uso economico e sicuro dei capitali in un gruppo. Spero che gli Stati membri vorranno raccogliere la sfida di cercare soluzioni migliori per le liquidazioni.

Passando adesso ad alcuni aspetti del pacchetto, le modifiche all'articolo 27 stabiliscono che le autorità di vigilanza devono disporre delle competenze e della capacità necessarie. Ho formulato l'emendamento originale, in parte tenendo presente la relazione sulla *Equitable Life Assurance Society*, ma nel contesto della crisi finanziaria esso ha una più ampia risonanza e sono giunta a conclusioni simili nelle proposte sui requisiti patrimoniali e sul rating del credito.

Deve essere chiarissimo che l'adozione di un approccio basato sul rischio non è la soluzione più comoda. Una corretta comprensione dei modelli e dei presupposti ad essi sottesi consentirebbe una vigilanza ben più efficace della mera compilazione di moduli. Le prove sotto stress devono spingersi oltre i sentieri già battuti, tenendo i fattori di correlazione sotto costante controllo.

Adesso la vigilanza di gruppo è un processo inclusivo, non è l'autorità di vigilanza del gruppo che fa da padrona, benché in fin dei conti sia anche necessario designare un responsabile. Il ruolo del comitato delle autorità europee di vigilanza delle assicurazioni e delle pensioni aziendali o professionali (CEIOPS) è stato potenziato, ed è utile sottolineare che è stata la discussione sulla direttiva Solvibilità II a condurre alla conclusione comune di potenziare il ruolo dei comitati di terzo livello. E' importante anche che si sia chiarito che non debbono esserci conflitti tra il mandato di un'autorità di vigilanza nazionale e il suo ruolo nel CEIOPS.

Tali emendamenti sono stati in qualche modo lungimiranti, essendo stati formulati un po' di tempo fa, ma hanno dimostrato il loro valore con il sopravvento della crisi finanziaria. Come ha detto il relatore, il Parlamento ha agito bene anche nell'ambito di Solvibilità II; lo stesso vale per la presidenza ceca.

**Karsten Friedrich Hoppenstedt**, *a nome del gruppo PPE-DE*. – (DE) Signora Presidente, signor Commissario, onorevoli colleghi, il relatore ha già sottolineato sia le pecche che gli aspetti positivi dei risultati raggiunti sulla direttiva Solvibilità II. Credo che possiamo ritenerla un progresso significativo per garantire l'operatività futura del settore assicurativo europeo, anche in tempi di crisi. Credo anche che, come è già stato detto, abbiamo evidenziato gli aspetti opinabili, segnatamente nella vigilanza di gruppo. Ovviamente, dobbiamo ancora lavorare sia sulla vigilanza di gruppo, che sul supporto di gruppo. Durante una crisi, tuttavia, quando i flussi di capitali sono inferiori alle normali aspettative, è naturale che ci sia bisogno di dedicarsi a questo settore e di mostrare più considerazione per i paesi che sono in difficoltà.

Abbiamo anche discusso un altro punto fondamentale: 500 milioni di consumatori nell'Unione europea, anche assicurati, corrono un rischio per strumenti di capitale. L'industria, l'economia e gli Stati membri hanno anche opinioni chiare sull'argomento. Abbiamo dovuto accettare un compromesso su questo punto, che potrebbe anche ricollegarsi a una clausola di riesame per condurre un'analisi in futuro. La cosa importante è che possiamo dire che l'Unione europea ha inviato un segnale in tal senso, ovvero che l'Europa si sta muovendo, che è in grado di agire. Credo che anche gli Stati Uniti, la Cina e altri paesi, che stanno lavorando a queste questioni prudenziali e stanno preparando sistemi migliori per il futuro in queste particolari circostanze, abbiano riconosciuto tale segnale. Questa è una delle considerazioni più significative.

Vorrei anche ribadire con chiarezza un dato che riguarda il passato. Sono state coinvolte quattro presidenze, inclusa quella attuale. I negoziati sono stati molto vari, naturalmente anche influenzati dalla pressione dei rispettivi Stati membri, ma abbiamo raggiunto un risultato. E questo è un punto centrale.

Il secondo nodo riguarda il lavoro svolto con il settore assicurativo europeo, nonché il ruolo fondamentale, in tale contesto, degli studi di impatto sui singoli settori. Qual è il motivo di tutto ciò? Il bisogno di coinvolgere le imprese di assicurazione nella ricerca di una soluzione, dato il sistema estremamente complicato e la materia trattata. Se consideriamo che 1 400 imprese hanno partecipato all'ultimo studio di impatto – sia imprese piccole che grandi, perché l'obiettivo non è liquidare il mercato, ma coinvolgere tutti i protagonisti nell'interesse dei consumatori – capiamo di aver ottenuto un grande successo. Insieme alla squadra negoziale per "Solvibilità II", abbiamo respinto qualsiasi intimidazione o pressione, orientandoci piuttosto verso una direzione che giovasse agli interessi dei consumatori e del settore assicurativo e, soprattutto, ovviamente, fosse compatibile con i nostri doveri parlamentari.

**Gianni Pittella**, a nome del gruppo PSE. – Signora Presidente, cari colleghi, credo che sia chiaro a tutti, che sia finito un ciclo di sviluppo che in questi anni ha portato alla luce gli squilibri e le contraddizioni di un modo di intendere la globalizzazione: una globalizzazione ultraliberale che ha goduto in troppi casi della debolezza delle istituzioni e che ha considerato la politica un impaccio, un fastidio da cui liberarsi.

E adesso è compito proprio della politica restituire la fiducia ai cittadini rispetto alla crisi profonda dell'economia che è in atto e per farlo è necessario che sia la politica ad assumere la guida indicando le prospettive e gli ostacoli da dover superare: va sanata la contraddizione tra la rapida crescita del mercato mondiale, la debolezza di istituzioni in grado di fare da contrappeso e da controllo rispetto allo strapotere dell'economia della finanza!

Con il regolamento sulle agenzie di *rating* si fa un importante passo in avanti, in tal senso, un dossier a cui ho lavorato in qualità di relatore ombra del gruppo socialista, in piena sintonia con Jean-Paul Gauzès, autore della relazione, a cui vanno i miei più sentiti complimenti.

I punti maggiormente qualificanti del regolamento sono il frutto dell'impegno del Parlamento nel difficile negoziato con il Consiglio. Mi riferisco a conquiste concrete, come l'obbligo di registrazione per le agenzie sul territorio europeo, la previsione e la responsabilità civile, il doppio sistema di sicurezza per l'approvazione delle note provenienti dai paesi terzi e soprattutto la possibilità che questo regolamento entri in vigore rapidamente e non dopo due anni come inizialmente richiesto dai governi nazionali.

Ma questo resta anche un forte valore simbolico, stiamo infatti regolamentando un settore che come altri, e penso ad esempio ai fondi speculativi, hanno goduto in questi anni di un totale vuoto legislativo. I risultati di questa sorta di autogestione sono sotto gli occhi di tutti e sono risultati drammatici: è il momento di costruire con coraggio una nuova architettura dei mercati finanziari, dobbiamo avere la coscienza che in questo settore ancora più che in altri, caro Commissario, non è sufficiente la sola azione dei governi nazionali!

Per questa ragione considero un'occasione mancata, un punto diciamo di dolore rispetto all'ottimo risultato ottenuto, l'occasione mancata di non aver voluto prevedere nel testo, a causa della contrarietà degli Stati membri – qui c'è una grave responsabilità del Consiglio – un organo di vigilanza unico, europeo per il settore del *rating*. Una richiesta che è stata avanzata ufficialmente al Parlamento, ma che continua a non trovare spazio per mancanza di ambizione politica e di realismo. Su questo punto, il Parlamento continua a dimostrare di saper guardare lontano e l'auspicio è che i governi nazionali facciano la stessa cosa.

**Wolf Klinz**, a nome del gruppo ALDE. – (DE) Signora Presidente, le mancanze delle agenzie di *rating* del credito che hanno preceduto la crisi ne hanno reso ineluttabile la regolamentazione. Gli obiettivi del presente regolamento sulla registrazione delle agenzie di *rating* del credito sono, ancora una volta, la trasparenza, la garanzia dell'alta qualità, una maggiore concorrenza, il superamento dei conflitti di interesse e, di conseguenza, una migliore tutela degli investitori. Non è stato semplice raggiungere un accordo. Le posizioni iniziali della

Commissione, del Parlamento e del Consiglio erano molto distanti l'una dall'altra ma, nel complesso, questi obiettivi adesso sono stati in gran parte raggiunti. Un aspetto positivo è l'individuazione di una sola categoria di rating. La distinzione fra le categorie 1 e 2 ai fini della regolamentazione e ad altri scopi sarà un ricordo del passato. I conflitti di interesse sono stati superati: non ci saranno servizi di consulenza oltre alle attività di rating del credito. Le agenzie di rating di paesi non appartenenti all'Unione europea potranno avvicinarsi al mercato europeo e operare al suo interno dopo aver ottenuto una certificazione di equivalenza – il che è importante per le piccole agenzie – o attraverso un sistema di omologazione, che può essere usato dalle grandi agenzie.

Il Comitato delle autorità europee di regolamentazione dei valori mobiliari (CESR) svolgerà un ruolo fondamentale nella registrazione e nel controllo delle agenzie di rating. Ciononostante, vorrei anche sottolineare alcuni difetti presenti nel fascicolo e nel regolamento. Temo che, in sostanza, le opportunità di ingresso nel mercato europeo saranno ridotte a causa delle regole e degli obblighi. I requisiti imposti sono forse troppo severi e potrebbero finire per isolare il mercato europeo, creando un protezionismo di fatto e producendo così effetti negativi. Spero che i miei timori si rivelino infondati.

Le nostre norme di *governance* interna si spingono molto in là, troppo di fatto, tanto da risultare quasi eccessive. Non esistono normative paragonabili in nessun altro ambito del diritto comunitario. Avremmo fatto meglio a definire principi chiari e ad affidarne l'attuazione e lo sviluppo alle società stesse.

Infine, a mio avviso, non abbiamo compiuto alcun progresso nell'eliminazione degli oligopoli. Dovremo sopportare molti anni di scarsissima concorrenza.

**Cristiana Muscardini**, a nome del gruppo UEN. – Signora Presidente, onorevoli colleghi, la crisi economica è lontana da una soluzione, nonostante l'appartenenza all'area euro abbia contribuito in Europa a una certa stabilità. Il Fondo monetario internazionale sostiene che il costo della crisi finanziaria sia di 4 mila miliardi di dollari, di cui due terzi imputabili alle banche.

Gli obiettivi da raggiungere sono molteplici: ripristinare la fiducia, sostenere la crescita e tutelare l'occupazione. Questo si può ottenere solo grazie ad una politica economica capace di risanare il sistema finanziario, ma l'Europa non ha ancora una politica economica! Nonostante le proposte del G20 di Londra per dare nuovo impulso al sistema creditizio, rimane grave – come denunciavo da anni – la mancanza di regole certe per il mercato finanziario, i suoi operatori, i prodotti offerti e i derivati.

I mercati dovrebbero essere sottoposti a regolamentazione e vigilanza, soprattutto per il settore finanziario, che senza controllo ha dato il via ad una spirale di indebitamento senza precedenti. Cosa fare di questo immane debito costruito sulla concessione di crediti senza garanzia? Azzerarlo? Inserirlo in un meccanismo di pulizia messo in atto dalle banche? Proibire future operazioni in derivati OTC e sollecitare le banche a portare a termine in modo definitivo i loro contratti derivati?

Occorrono risposte certe, nuove linee di credito per le piccole e medie imprese e per i risparmiatori, per impedire delocalizzazioni incontrollate, e per riallineare le regole dell'OMC alla reale situazione. Se non si parla di regole del commercio mondiale non risolveremo nulla: occorre cioè, di fronte a una crisi sistemica, riformare il sistema, ridando alla politica quel ruolo di indirizzo che troppo spesso è mancato, ridando attenzione all'economia reale e abbandonando le facili e droghe sirene della finanza virtuale!

**Alain Lipietz**, a nome del gruppo Verts/ALE. – (FR) Signora Presidente, signor Commissario, onorevoli colleghi, vorrei innanzi tutto dichiararmi del tutto d'accordo con quanto detto dall'onorevole Mitchell nel suo intervento. Non stiamo rispettando i tempi; non siamo abbastanza rapidi. Tuttavia, gli farei notare che è importante non compiere, nei confronti del presidente francese, lo stesso errore che i francesi talvolta compiono nei confronti del primo ministro Brown. I discorsi sull'azione non garantiscono che l'azione sia poi efficace.

Quanto alla crisi in sé, è chiaro che per noi la crisi non è iniziata a livello finanziario. Essa affonda infatti le proprie radici nella sfera sociale ed ecologica. Detto ciò, la crisi finisce poi per combinarsi al ciclo finanziario, il che vuol dire che, in tempi di prosperità, si rischia, mentre in tempi di magra raccomandiamo una certa regolamentazione.

Siamo nella fase in cui è necessaria una regolamentazione, e anche rigorosa. Bisogna intervenire sul mercato unico, il che comporta una regolamentazione molto più centralizzata a livello europeo. E' questo che ci guida nella nostra scelta di voto. Siamo pienamente d'accordo con la relazione Gauzès e con i progressi che compie. Da anni chiediamo che ci siano una regolamentazione e un controllo più centralizzati a livello europeo, e la prima tappa realizzata con il CESR ci sembra del tutto adeguata.



Di contro, nonostante gli sforzi dell'onorevole Skinner – e su questo punto mi unisco alle critiche formulate dall'onorevole Mitchell – ci rammarichiamo che i governi non abbiano capito. Non siamo d'accordo con il compromesso proposto, che respinge il sistema di vigilanza di gruppo. Penso che un metodo simile porterà a nuove catastrofi.

Pertanto, voteremo contro la relazione Skinner: non contro il lavoro dell'onorevole Skinner, ma contro il compromesso imposto dai governi.

**Sahra Wagenknecht**, a nome del gruppo GUE/NGL. – (DE) Signora Presidente, onorevoli colleghi, come la pubblica sicurezza, la giustizia e la tutela dell'ambiente, la stabilità dei mercati finanziari è un bene pubblico e, in quanto tale, dovrebbe restare prerogativa pubblica. Dopo tutto, è già successo: chiunque lasci la regolamentazione dei mercati finanziari alle grandi banche, alle compagnie di assicurazione, ai fondi *hedge* e alle agenzie di rating del settore privato corre il rischio di vedere somme enormi perse in speculazioni, alla ricerca dei massimi rendimenti, mentre alla fine sono i cittadini a pagare il conto.

La crisi ha mostrato molto chiaramente che l'autoregolamentazione volontaria ha fallito, eppure la Commissione non ha messo in discussione la propria posizione al riguardo. Invece di proibire i prodotti finanziari a rischio e di imporre regole chiare al settore finanziario, ha continuato a permettere ai privati di decidere da soli quali rischi correre e come valutarli. Crediamo che questo comportamento sia irresponsabile.

Adesso è chiaro che, nell'interesse del profitto, le agenzie di rating hanno sistematicamente sottovalutato i rischi dei prodotti finanziari strutturati e hanno davvero messo in moto un commercio di crediti senza copertura. Sarebbe dunque opportuno smettere definitivamente di delegare la gestione dei rischi a istituti privati e dediti al profitto, creando un'agenzia di rating europea pubblica per dare un'opinione indipendente sulla qualità dei diversi titoli. La Commissione non ha neppure preso in considerazione questa soluzione.

La relazione Gauzès giustamente chiede che il rating del debito pubblico sia considerato un bene pubblico e, pertanto, sia garantito da organismi pubblici. Perché, tuttavia, limitare questo principio al solo debito pubblico?

Anche nel caso della direttiva Solvibilità II in programma, la Commissione e il relatore sostengono il concetto fallimentare dell'autoregolamentazione. Per esempio, i gruppi assicurativi sono autorizzati a usare modelli interni di valutazione del rischio per il calcolo dei requisiti patrimoniali e dei requisiti di solvibilità. Il tempo ci dirà se le autorità di vigilanza degli Stati membri siano sufficientemente capaci di comprendere questi modelli. Personalmente, ne dubito.

Inoltre, sia il requisito patrimoniale minimo, che il requisito patrimoniale di solvibilità sono troppo bassi, e dovrebbero essere notevolmente aumentati. Poiché quest'azione porrebbe diversi problemi ad alcune banche e ad alcune compagnie assicurative, proponiamo che tale aumento di capitale avvenga sotto forma di holding governative, incidendo così inevitabilmente sulla politica delle società. Questa nazionalizzazione parziale sarebbe un primo passo coraggioso verso un nuovo orientamento del settore finanziario nella direzione del bene comune.

A lungo termine, l'intero settore finanziario dovrebbe comunque essere portato verso il settore pubblico, poiché soltanto la nazionalizzazione può assicurare che questo settore rispetti i propri doveri pubblici, invece di giocare tutto sui mercati finanziari globali alla ricerca di proventi sempre più elevati. E' davvero il momento di trarre delle conclusioni dal disastro causato.

**Godfrey Bloom**, a nome del gruppo IND/DEM. – (EN) Signora Presidente, ho lavorato quarant'anni nel settore dei servizi finanziari, per cui ritengo di parlare con cognizione di causa.

Permettetemi di formulare alcune osservazioni circa la UK Financial Services Authority (l'agenzia britannica per i servizi finanziari, ovvero FSA), che ci aiuteranno a comprendere come si commettano certi errori. La FSA nel Regno Unito ha un codice di condotta di mezzo milione di parole. Nessuno lo capisce – tanto meno la FSA. La FSA interpreta questo codice in segreto; si mantengono le sanzioni che vengono comminate per aumentare stipendi e pensioni; non c'è possibilità di ricorso. Ho scritto al commissario McCreevy in merito a questa situazione, che rende nulli gli articoli 6 e 7 della sua stessa legge sui diritti umani. Non c'è appello. Non c'è nessuna possibilità di ricorso se sbagliano. Alla gente si è data l'impressione che se un regolamento ha il marchio dell'FSA non può essere sbagliato. Non c'è il concetto del *caveat emptor*.

Adesso pare che essa sarà inclusa in una sorta di autorità europea sovrintendente, che sarà composta, senza dubbio, da burocrati ignoranti, casalinghe scandinave, mafia bulgara e baristi rumeni. Sinceramente, penso che andrete molto d'accordo con loro.

**Bruno Gollnisch (NI).** – (FR) Signora Presidente, le relazioni dell'onorevole Gauzès sulle agenzie di rating, dell'onorevole Weber sugli obblighi in materia di relazioni in caso di fusioni e scissioni e la relazione dell'onorevole Skinner sull'accesso alle attività dell'assicurazione diretta e della riassicurazione e il loro esercizio contengono delle disposizioni sicuramente utili, ma non possiamo considerarle delle misure atte a contrastare la crisi finanziaria. La crisi che stiamo vivendo ha evidentemente una portata del tutto diversa e non potrà essere risolta semplicemente da questi provvedimenti tecnici e puntuali.

Di cosa abbiamo bisogno per risolvere la terribile crisi che stiamo vivendo? Innanzi tutto, bisogna rompere con i dogmi sui quali avete basato il vostro lavoro finora, ovvero i dogmi che si fondano sulla bontà della divisione internazionale del lavoro, della libera circolazione delle persone, dei beni e dei capitali.

Bisogna rompere con la libera circolazione dei beni, che ha messo in concorrenza gli operai europei con gli operai di paesi che, come la Cina comunista, sono il paradiso del capitalismo più cinico, in cui i lavoratori non godono di diritti, non hanno libertà sindacali, né pensioni sufficienti, né previdenza sociale e hanno, invece, livelli salariali assolutamente ridicoli. Ma non è il solo Stato in questa situazione.

Bisogna rompere con la libera circolazione delle persone, che ci ha condotti, che vi ha condotti ad accettare e, addirittura, a raccomandare come unico mezzo di avvicendamento delle generazioni future una politica di immigrazione di massa, di cui constatiamo oggi i risultati catastrofici.

E, infine, bisogna rompere con la libera circolazione dei capitali, che è stato il fattore scatenante della crisi, poiché ha permesso alla crisi del mercato ipotecario degli Stati Uniti – che era una crisi del tutto contenuta, che sarebbe dovuta restare circoscritta al mercato americano – di contaminare gradualmente tutte le nostre economie e di rovinare i nostri risparmiatori, i nostri lavoratori e i nostri imprenditori.

Allora, bisogna liberare le piccole e medie imprese dalla zavorra della fiscalità e della burocrazia; c'è bisogno di regole semplici perché i valori monetari corrispondano, effettivamente, a una realtà patrimoniale industriale o di servizi; bisogna lanciare una politica di investimenti, ma una politica di investimenti attuabile. Ecco alcune misure essenziali che vorremmo vedere adottate dai governi degli Stati membri nel quadro, in definitiva, di queste politiche nazionali che hanno dimostrato una maggiore capacità di reazione.

**John Purvis (PPE-DE).** – (EN) Signora Presidente, sono lieto del fatto che la direttiva Solvibilità II sia giunta al dunque. L'onorevole Skinner e i suoi relatori ombra hanno dimostrato flessibilità e pazienza nel raggiungere questo risultato. Sono dispiaciuto, come altri, che il supporto di gruppo sia stato escluso, ma non ne sono sorpreso francamente, date le attuali circostanze febbrili. Abbiamo bisogno di lavorare alacremente per giungere a un sistema di gruppo che operi per e in un mercato unico delle assicurazioni autenticamente europeo, che sia anche efficace con i paesi terzi – non possiamo permetterci altri fallimenti come quello di AIG.

Vorrei anche congratularmi con il relatore, onorevole Gauzès, e con il Consiglio per essere giunti a una conclusione ragionevole sulla regolamentazione delle agenzie di rating. Chiaramente, tali agenzie hanno commesso errori gravi ed erano inevitabili degli inasprimenti della regolamentazione. Ma chi non ha commesso errori, anche le stesse autorità di vigilanza, e possiamo essere certi oggi che non ne compiranno in futuro?

Mi preoccupa l'eventualità che, accanendoci contro le agenzie di rating come solo capro espiatorio, si crei una regolamentazione oltremodo invadente e controproducente, dai tratti pesantemente eurocentrici, protezionisti ed extraterritoriali. Sono lieto di notare che il compromesso ha mutato queste tendenze in un certo senso, ma non quanto avrei voluto.

I rating del credito sono delle opinioni – sono opinioni utili, opera di specialisti, ma sono soltanto opinioni, quindi spetta agli investitori assumersi la piena responsabilità delle decisioni sugli investimenti. Non c'è dubbio che abbiano imparato la lezione adesso, anche in modo troppo severo e oneroso.

Sono lieto che l'ambito di applicazione sia limitato ai rating usati ai fini della regolamentazione. Mi compiaccio che ci siamo allontanati dall'equivalenza abbinata all'omologazione, quando si tratta di rating di paesi terzi, per giungere all'equivalenza in alternativa all'omologazione. Tuttavia, chiedo gentilmente alla Commissione di confermare che ciò significa che gli investitori possono ancora investire liberamente in azioni e obbligazioni di paesi terzi che non sono valutati in Europa o che non godono dello status conferito dalla certificazione di equivalenza.

Dobbiamo stare attenti alle conseguenze indesiderate. Senza una valutazione d'impatto preliminare, quasi certamente si produrranno queste conseguenze e, pertanto, l'obbligo di riesame all'articolo 34 è di importanza fondamentale.

**Pervenche Berès (PSE).** – (FR) Signora Presidente, per quanto riguarda la direttiva Solvibilità II, si tratta di una riforma intrapresa molto prima della crisi, valutata sotto una luce nuova a seguito della crisi stessa. In quanto legislatori, abbiamo esitato: bisognava concludere quest'accordo in prima lettura?

Alla fine, la determinazione dei negoziatori ci porterà al raggiungimento di un compromesso che, credo, abbia almeno due meriti: innanzi tutto, obbligare il settore delle assicurazioni a valutare meglio i rischi, attività che, finora, era basata su meccanismi relativamente vecchi e probabilmente inadatti alla realtà del settore assicurativo; inoltre, questo compromesso pone l'accento sulla necessità che i meccanismi di vigilanza si adattino alla nuova realtà delle compagnie assicurative, sia alla moltitudine di prodotti e di offerte presentati ai consumatori, sia al loro assetto transnazionale.

In quanto legislatori, volevamo tenere in considerazione la realtà del mercato, ovvero un mercato in cui, per esempio, in alcuni paesi esistono dei meccanismi di assicurazione sulla vita che rappresentano una parte importante del settore e per cui, alla luce della crisi, dovevamo tener conto dell'effetto della prociclicità applicata al settore assicurativo.

Dovevamo anche controllare che l'adozione di questo atto legislativo non sconvolgesse la struttura del mercato assicurativo e, soprattutto, permettesse alle mutue di trovare spazio nella normativa. Evidentemente, si tratta però soltanto di una tappa e vorrei citare sei punti, sui quali dovremo rimetterci presto all'opera.

Il primo è l'esame delle conclusioni della relazione de Larosière e la necessità di garantire che ci siano uguaglianza e condizioni armoniose tra i vari collegi delle autorità di vigilanza e, a tal fine, rafforzare l'autorità europea responsabile della vigilanza sulle compagnie di assicurazione.

In secondo luogo – l'hanno già detto molti colleghi – attuare questo famigerato supporto di gruppo e, su questo punto, non condivido il parere dell'onorevole Lipietz. Certo, avremmo preferito avere il supporto di gruppo, ma come non capire che oggi è difficile accettare questo meccanismo per un paese che ha dall'80 al 100 per cento del settore assicurativo in mano a compagnie straniere, senza basi giuridiche solide? Su questo punto dobbiamo compiere dei progressi.

Il terzo punto per il futuro è l'armonizzazione tra ciò che facciamo qui e ciò che succede ai fondi pensionistici. Come immaginare che, per le assicurazioni, sia necessario migliorare la solvibilità, e non porsi la stessa domanda per i fondi pensionistici? E' una sfida di primo ordine.

Il quarto compito per il futuro riguarda l'impianto, la creazione e l'attuazione di un meccanismo di garanzia dei depositi, come abbiamo oggi nel settore bancario, che manca ancora nell'ambito assicurativo.

Il quinto punto è la commercializzazione dei prodotti assicurativi e la garanzia che il modo in cui gli intermediari propongono i prodotti agli assicurati tenga conto dei loro interessi e delle necessità di tutela.

Da ultimo, il recepimento in questo settore delle norme che elaboreremo per il settore bancario, ovvero i meccanismi di ritenzione in materia di cartolarizzazione.

Su questa base spero che, in futuro, potremo tener conto degli insegnamenti di questa crisi per offrire ai cittadini europei un settore assicurativo che sia per loro una vera garanzia di...

*(Il Presidente interrompe l'oratore)*

**Marielle De Sarnez (ALDE).** – (FR) Signora Presidente, i nostri relatori non sono da biasimare, ma credo che le proposte della Commissione giungano in ritardo e non siano all'altezza della situazione. Per evitare nuove crisi, dobbiamo essere evidentemente molto più ambiziosi e attivi.

Desidero iniziare dalla vigilanza. Dobbiamo armonizzare la normativa, e il segnale più forte sarebbe indubbiamente la creazione di un'autorità di vigilanza europea. Questo è, in definitiva, un modo per inviare un segnale chiaro.

In materia di agenzie di rating, dobbiamo creare delle agenzie europee di cui sia garantita l'indipendenza e porre fine allo scandalo di vedere delle agenzie che valutano società dalle quali sono retribuite.

Quanto ai fondi *hedge*, dobbiamo regolamentarli e pensare a una forma di tassazione che penalizzi le operazioni finanziarie di breve termine.

Infine, sui paradisi fiscali, si possono adottare misure molto semplici. Dobbiamo vietare alle banche che effettuano transazioni con i paradisi fiscali o che si rifiutano di cooperare di poter operare in Europa.

E' tutto per adesso. Tuttavia, credo che sia necessario andare oltre, e voglio indicare qui due strade. La prima: mi sembra che dobbiamo porci la questione dell'allargamento della zona euro e dell'integrazione dei nuovi membri. Questo gesto politico sarebbe probabilmente tanto forte quanto fu la riunificazione tedesca all'epoca; mostrerebbe la solidarietà europea e rafforzerebbe il peso della nostra Unione.

In secondo luogo, dobbiamo progredire nell'integrazione economica, monetaria e di bilancio, verso l'armonizzazione fiscale, che è il solo modo per lottare contro il dumping fiscale in Europa.

Sono tutte iniziative necessarie, ma ciò che i nostri concittadini si aspettano, innanzi tutto, e vorrei che la Commissione ascoltasse, è una nostra azione per rispondere alla crisi. I nostri concittadini aspettano sempre un vero piano europeo di ripresa e, per esempio, un grande prestito. Aspettano ancora che l'Europa sostenga veramente le nostre piccole e medie imprese, che programmi veramente degli investimenti per il futuro e che, soprattutto, accompagni tutti coloro che in Europa sono colpiti dalla crisi. Penso ai disoccupati, penso ai lavoratori a tempo parziale, penso alle famiglie che vivono enormi difficoltà oggi.

Secondo me, sono queste le urgenze ed è su queste che saranno giudicati domani i leader europei.

**Ewa Tomaszewska (UEN).** – (PL) Signora Presidente, l'introduzione della direttiva Solvibilità II e del cambiamento del sistema per la gestione e la vigilanza sulle attività assicurative che abbiamo preparato negli ultimi anni è un passo di grande importanza, specialmente in tempi di crisi finanziaria. Mi sono occupata di piani pensionistici per anni e sono cosciente del significato della vigilanza finanziaria dei fondi pensione in relazione alla mobilità dei lavoratori e alla necessità di una vigilanza transfrontaliera.

Quando incoraggiamo le persone alla mobilità, dobbiamo garantire che coloro che vanno per lavoro in un altro paese, con un altro sistema pensionistico, siano sicuri che i contributi di previdenza sociale vengano dedotti in modo corretto e siano accreditati sul conto giusto, e che la sicurezza della loro futura pensione sia il risultato di soluzioni comunitarie, nell'ambito dei principi di investimento e di controllo sui fondi pensione.

Mi congratulo con il comitato delle autorità europee di vigilanza delle assicurazioni e delle pensioni aziendali o professionali e con il suo gruppo consultivo, al quale ho avuto il privilegio di partecipare fino a settembre del 2007, e mi congratulo con il relatore, onorevole Skinner.

**Mary Lou McDonald (GUE/NGL).** - (EN) Signora Presidente, il *Global Financial Stability Report* (relazione sulla stabilità finanziaria globale) del Fondo monetario internazionale (FMI) stima che la crisi finanziaria costerà quattro miliardi di dollari USA. Si tratta di una stima che potrebbe aumentare. Questa crisi è stata determinata, come tutti ben sappiamo, da una sorta di capitalismo d'azzardo, un capitalismo alla buona, e da un settore dei servizi finanziari che non era soggetto ad alcuna regolamentazione – o a una regolamentazione blanda, come a volte viene cortesemente definita.

Le ricadute per i lavoratori e le famiglie in Europa hanno assunto dimensioni catastrofiche. Sono stata colpita, nella discussione e nelle relazioni prodotte, dal modo molto raffinato con cui si parla di questo scandalo. Sono colpita dal fatto che i gruppi dei liberali e dei cristiano-democratici si preoccupino dell'eccessiva regolamentazione o del protezionismo che potrebbe insinuarsi passando per la porta di servizio.

Il fatto è che la risposta dell'UE alla crisi finanziaria è stata pigra e minimalista. Il fatto è che abbiamo bisogno di protezionismo, e coloro che dobbiamo proteggere sono i lavoratori e l'economia reale. Dobbiamo ancora discutere della questione dei posti di lavoro – benché sia ciò che conta per i cittadini – e questa istituzione resta legata a un sistema che ha fallito. Vi invito a riconoscerla e a dimostrarvi radicali e coraggiosi.

#### **PRESIDENZA DELL'ON. KRATSA-TSAGAROPOULOU**

*Vicepresidente*

**Nils Lundgren (IND/DEM).** – (SV) Signora Presidente, la crisi finanziaria globale internazionale sta scuotendo l'economia mondiale e fioccano immediatamente le proposte tese a impedire che ciò si verifichi di nuovo.

Più regole e maggiore controllo sono le idee più di moda, ma ovviamente bisogna iniziare domandandosi cosa sia successo. Mi permetta di riassumere le cause in 50 secondi.

Abbiamo un capitalismo senza proprietari. Le società finanziarie sono gestite da dirigenti in grado di elaborare sistemi che rendono loro bonus e pensioni esorbitanti se i profitti aumentano, nonché di accrescere i profitti nel breve termine aumentando il livello di rischio con quote di capitale inferiori. Quando il rischio si concretizza, i dirigenti hanno già il loro compenso e sono altri a sostenere le perdite.

Chi potrebbe realmente cambiare tali pratiche non ha alcun incentivo a farlo. I risparmiatori che depositano denaro in banca sanno che esistono garanzie sul deposito. Tutti sanno che molte banche sono troppo grandi per fallire e che verrebbero salvate dai contribuenti. Le agenzie di rating sanno che non avranno lavoro se mettono in dubbio la solvibilità dei propri clienti. Le politiche perseguite dalle banche centrali e dai ministeri delle Finanze si basano sul presupposto che le bolle speculative non si debbano far esplodere, consentendo così che diventino esageratamente grandi.

Stiamo discutendo soluzioni a tali problemi? No!

**Othmar Karas (PPE-DE).** – (DE) Signora Presidente, onorevoli colleghi, gli effetti della crisi economica e finanziaria più grave dalla Seconda guerra mondiale si risentono a livello globale. L'incertezza, il nervosismo, l'impotenza e la perdita di fiducia sono tangibili, come anche le lacune nella regolamentazione dei mercati finanziari. Siamo mossi dalla necessità di adottare misure europee congiunte e di prendere l'iniziativa a livello globale. La consapevolezza della necessità di avere "più Europa" rende possibili progetti che soltanto pochi mesi fa sono stati respinti e ostacolati dai membri della Commissione e del Consiglio, interpellati dal Parlamento.

Il nostro modello di economia sociale di mercato – più mercato possibile e solo le regole necessarie – costituisce il quadro di una regolamentazione non soltanto europea ma globale. Le azioni intraprese dall'Unione europea hanno avuto successo, ma siamo ancora lontani dalla fine e dal raggiungimento dell'obiettivo. Abbiamo completato una fase, ma dobbiamo affrontarne e completarne altre senza indugi. Soltanto la risolutezza e la forza di avviare un coraggioso intervento normativo a livello europeo possono creare fiducia.

Oggi decidiamo anche, con molto ritardo, delle azioni da intraprendere per regolamentare le agenzie di rating del credito. Saranno necessarie registrazioni, valutazioni e gestione delle incompatibilità. Stiamo adottando la direttiva Solvibilità II, che sarebbe stata necessaria anche senza il verificarsi della crisi dei mercati finanziari, mentre la direttiva bancaria sarà adottata a maggio. Dobbiamo eliminare una volta per tutte gli effetti prociclici del sistema di regolamentazione esistente. E' necessario disciplinare non soltanto i fondi *hedge* ma anche i fondi *private equity*, mentre tutti i compensi dei dirigenti che prevedono dei bonus dovrebbero prevedere anche delle decurtazioni.

In Europa si discute meno che negli Stati Uniti della responsabilità e il sistema di vigilanza europeo non è ancora pronto. Dovremmo organizzarlo in conformità con il sistema europeo delle banche centrali e affrettarci a prendere quante più decisioni possibile prima dell'estate. Vi invito a impegnarvi in tal senso.

**Robert Goebbels (PSE).** – (FR) Signora Presidente, onorevoli colleghi, il Parlamento è in procinto di adottare le norme che disciplineranno la finanza internazionale, ma tali norme non saranno sufficienti poiché è evidente che, sia in Europa che negli Stati Uniti, manca la volontà politica di eliminare gli eccessi puramente speculativi, come ad esempio la vendita allo scoperto, ossia la vendita di beni che non sono nemmeno di proprietà del venditore.

La crisi finanziaria internazionale non è iniziata su qualche isola, bensì negli Stati Uniti e si è diffusa dalla City agli altri grandi centri finanziari, che si supponeva fossero soggetti a un'adeguata regolamentazione. Ciononostante, il G20 ha trovato il colpevole ideale: i paradisi fiscali, reali o meno.

Già nel 2000 avevo raccomandato, nella mia relazione al Parlamento europeo sulla riforma dell'architettura finanziaria internazionale, l'eliminazione di tutti i buchi neri della finanza internazionale, cominciando dai fondi *hedge* e dagli altri fondi puramente speculativi.

Il G20 vuole regolamentare soltanto i fondi speculativi che provocano un rischio sistemico, il quale diviene evidente a posteriori, quando la crisi si è già manifestata. In realtà i paesi più influenti del G20 hanno risparmiato i propri paradisi fiscali offshore, le Isole del Canale, le Isole Vergini, Hong Kong e Macao, per non parlare dei paradisi fiscali interni come il Delaware.

Come ha detto Jacques Attali, in futuro Londra e New York avranno il monopolio sulla speculazione. Il messaggio è chiaro: la finanza internazionale sarà regolamentata solo a beneficio delle nazioni più influenti. Tutti i maiali sono uguali, ma alcuni sono più uguali degli altri.

**Andrea Losco (ALDE).** - Signora Presidente, onorevoli colleghi, è giusto formulare le critiche e sottolineare i ritardi, però è anche giusto e opportuno dire che oggi facciamo un passo avanti e che di fronte a questa terribile crisi, che ha sconvolto le economie mondiali, le istituzioni europee presentano misure legislative specifiche, nei settori chiave, quali le agenzie di *rating* e le assicurazioni.

Credo, almeno per quello che ho seguito in modo particolare, di significativa importanza è la direttiva sull'accesso alle attività di assicurazioni dirette e riassicurazioni e il loro esercizio. L'accordo trovato in extremis con il Consiglio, in sostanza ha dotato questi settori di nuove più efficienti regole che tengano conto delle dinamiche del mercato reale e fuori da formule fisse.

I principi della valutazione economica e dei requisiti patrimoniali, rispondenti ai rischi effettivamente assunti dalle imprese, gli incentivi al *risk management*, l'armonizzazione, la vigilanza di rapporti, l'informativa al pubblico, la trasparenza sono tutti aspetti essenziali per rendere il settore assicurativo più competitivo e rafforzare la tutela degli assicurati.

Compromesso finale, ha permesso di trovare soluzioni condivisibili ai problemi dei possibili effetti prociclici, delle nuove regole e a quelle del trattamento in investimenti. Si poteva fare di più, certo, ma credo che però abbiamo raggiunto un punto da cui ripartire per ulteriori passi avanti.

**Adamos Adamou (GUE/NGL).** - (EL) Signora Presidente, l'attuale crisi economica ha di nuovo portato l'attenzione su un nostro fermo convincimento: ci serve regolamentazione, e non la deregolamentazione delle fusioni o della costituzione delle multinazionali e di altre società; occorre modificare e norme antitrust e intervenire per prevenire la formazione di monopoli e cartelli, che, tra l'altro, condizionano il mercato, stabiliscono i prezzi e creano esuberi tra i lavoratori, oltre ad essere mossi unicamente dal profitto.

Sono evidenti per tutti i risultati della crescita senza responsabilità sociale, che, invece di creare posti di lavoro stabili, mira a concentrare sempre di più ricchezza e potere nelle mani di pochi. La liberalizzazione dei mercati finanziari, la politica tipica della destra e di altri, ha arrecato all'economia gravi danni, che si ripercuotono direttamente sulla popolazione.

Dato che, fino a un anno fa, i sostenitori politici della deregolamentazione e gli oppositori della regolamentazione da parte dei governi si vantavano dello stato dell'economia, permettetemi di ricordarvi che proprio tali politiche hanno provocato ondate di povertà e disuguaglianza, una crescita negativa dell'economia e lo scioglimento da parte delle imprese del settore alimentare, che hanno generato profitti dell'ordine dei 40 miliardi l'una nel 2008.

Tuttavia, la popolazione manderà un messaggio a coloro che hanno provocato la crisi e, con essa, le disuguaglianze.

**Johannes Blokland (IND/DEM).** - (NL) Adesso che le banche centrali europee e gli Stati Uniti si aspettano i primi segni di ripresa economica, è importante non rimandare l'attuazione degli orientamenti che dovrebbero scongiurare il rischio di una recidiva.

Le agenzie di rating hanno svolto un ruolo centrale nella crisi creditizia, poiché gli investitori si sono fidati ciecamente del loro parere, senza consultare altre fonti. Esistono diversi motivi per cui i rating non sono stati adattati ai cambiamenti del mercato – motivi cui non si può sempre porre rimedio con l'introduzione di nuove regole. L'introduzione di requisiti per la costituzione delle agenzie di rating all'interno dell'Unione europea è un buon inizio, ma, data l'internazionalizzazione del mercato, è solo un inizio.

La Commissione europea deve armonizzare urgentemente gli orientamenti con quelli dei paesi terzi: sarebbe dunque preferibile che l'Unione europea adottasse un approccio centralizzato in tale ambito. E' chiaro che ciò non basterà a riconquistare la fiducia nei mercati finanziari. Ricominciamo quindi con una morale nuova nella finanza.

**Werner Langen (PPE-DE).** - (DE) Signora Presidente, oggi valutiamo le prime proposte legislative del pacchetto sui mercati finanziari. Attendevamo da tempo la direttiva Solvibilità II, ma non è questo il punto da cui desidero iniziare. Le trattative al riguardo sono state molto soddisfacenti, i risultati sono utili e la appoggeremo.

Nel caso delle agenzie di rating del credito, si è verificato un problema che può essere descritto soltanto come un fallimento politico e di mercato. Da anni il Parlamento sollecita la Commissione a presentare delle proposte sulle cause della crisi dei mercati finanziari nei loro vari aspetti, ma tali proposte hanno tardato ad arrivare. L'esito negoziato dall'onorevole Gauzès è utile, poiché stabilisce criteri indipendenti e nuove strutture di vigilanza e potrebbe rappresentare un'effettiva soluzione all'attuale conflitto di interessi tra funzione consultiva e di valutazione e alla mancanza di trasparenza. E' una proposta solida.

Tuttavia, essa non è sufficiente. Ricordo la discussione in quest'Aula con il primo ministro britannico Blair, che si comportava come se avesse la soluzione in tasca già prima del vertice del G20 di Londra. Il fatto è che, negli ultimi dieci anni, anche all'interno dell'Unione europea – e specificamente da parte del Regno Unito e della Commissione – ci si è rifiutati di regolamentare alcuni aspetti in un modo che avrebbe dovuto essere ovvio. Non era accaduto nulla di nuovo: la bolla in effetti si era molto ingrandita. L'obiettivo ora consiste nel migliorare le regole contabili, come ha già ricordato il commissario in relazione alla valutazione dei dirigenti e al regime dei bonus. E' inaccettabile che non esistano normative in merito. Si deve inoltre risolvere la questione del capitale – della cartolarizzazione, ad esempio – entro la fine di maggio e occorre trovare una soluzione rapida per le strutture di vigilanza europee e per la relazione de Larosière in generale.

Non possiamo aspettare sempre gli Stati Uniti. Procediamo come abbiamo fatto nel caso del pacchetto clima-energia: prendiamo noi europei l'iniziativa e diamo al mondo un modello utile. In tal modo avremo dato il nostro contributo al superamento della crisi.

**Ieke van den Burg (PSE).** - (NL) Se mi è permesso esprimere una considerazione introduttiva, vorrei dire che ho ascoltato con stupore tutti gli interventi dei membri di questo Parlamento sulla leadership e su come affrontare il capitalismo. Nessuno di questi onorevoli colleghi era presente quando lavoravamo per indirizzare il capitale nella giusta direzione.

Ero relatrice ombra della relazione presentata dall'onorevole Weber, la quale ha davvero lavorato alacremente al fascicolo per la modernizzazione, la semplificazione e l'alleggerimento degli oneri che la normativa europea impone alle imprese. Il fascicolo faceva parte di un più ampio pacchetto di norme di grado superiore e ci terrei a sottolineare che tali norme non riguardano semplicemente la deregolamentazione e l'alleggerimento degli oneri, ma anche una risposta ai cambiamenti più adeguata, più flessibile e più dinamica con una chiara ripartizione delle competenze, non da ultimo per le autorità di vigilanza interessate.

A tale riguardo, desidererei fare due considerazioni che, di fatto, riguardano anche gli altri due fascicoli in discussione oggi. In primo luogo, non ha senso cercare di risolvere i problemi di ieri. Dovremmo, invece, cercare di prevedere gli sviluppi futuri e avviare un processo che ci permetta di reagire al cambiamento e all'innovazione in maniera adeguata. E' questo il motivo per cui abbiamo introdotto tale processo nella procedura Lamfalussy, sviluppata di recente.

In secondo luogo, dovremmo prendere in considerazione il livello che si sta valutando. Gli attori del mercato oltrepassano i confini e sono diventati internazionali. Non ha senso, quindi, illudersi che possano essere le autorità di vigilanza nazionali a controllarli. Gli attori principali, che dominano il mercato, vanno gestiti a livello europeo e mondiale e ciò significa, a mio parere, che è necessario istituire le istanze competenti a quel livello, in modo da rendere possibile una vigilanza diretta.

Guarda caso, le agenzie di rating ne hanno tenuto conto. Il Parlamento inizialmente aveva intenzione di assegnare al comitato delle autorità europee di regolamentazione dei valori mobiliari (CESR) la competenza per la registrazione, ma purtroppo non è stato possibile a causa del contenzioso che si sarebbe inevitabilmente aperto tra i grandi Stati e i principali centri finanziari per accaparrarsi le sedi centrali e ricoprire un ruolo di primo piano, nel tentativo di attirare le grandi agenzie di rating sotto la propria ala. A mio parere, è un fatto deplorabile. Avrei preferito una conduzione a livello europeo fin dall'inizio.

La stessa situazione si è ripresentata per la direttiva Solvibilità II. Anche in questo caso, è mancata la fermezza necessaria al momento di ripartire le competenze, mentre si tentava di presentare dichiarazioni vincolanti a livello europeo in caso di mancato accordo tra le autorità di vigilanza. Ciò significa anche che le autorità dei paesi ospiti possono rifiutarsi di trasferire i propri poteri alle autorità di vigilanza che ricoprono un ruolo di primo piano – un fatto deplorabile. Ciononostante, il Parlamento ha preso provvedimenti per segnalare, non da ultimo con il considerando 25, che l'anno prossimo tale aspetto dovrà essere migliorato e rafforzato sulla base delle proposte contenute nella relazione Larosière.

**Olle Schmidt (ALDE).** - (SV) Signora Presidente, signor Commissario, la crisi economica e finanziaria ci ha dimostrato che noi in Europa dobbiamo essere in grado di agire di concerto. Dovremmo essere lieti che in

Europa si utilizzi l'euro piuttosto che sedici valute diverse, il che ci ha aiutati nei periodi di difficoltà. Non a caso, soltanto quando i paesi della zona euro si sono riuniti a Parigi nell'autunno scorso la crisi si è potuta stabilizzare ed è iniziata la ripresa. In seguito, l'impegno è proseguito a livello mondiale con il vertice del G20, che è stato l'inizio di una nuova era, in cui le nazioni più importanti del mondo dialogano sullo stesso piano.

Ora dobbiamo assicurarci di essere più preparati ad affrontare un'altra eventuale crisi. Le direttive che si discuteranno oggi sono importanti e, a mio parere, equilibrate. Abbiamo bisogno di maggiore apertura e trasparenza sui mercati, più opportunità di agire a livello sovranazionale e una vigilanza migliore. Dobbiamo anche impegnarci nella lotta contro il protezionismo e, a mio parere, sostenere il libero scambio. Dobbiamo poi limitare i rischi e mettere un freno agli eccessi. Il libero mercato ha bisogno anche di limiti e di regole. Anche un liberale come me ne è consapevole, ma dobbiamo fare attenzione a non scadere nell'inflazione normativa, un rischio che corriamo nel contesto attuale. Non dimentichiamo che l'economia di mercato crea benessere.

**Bernard Wojciechowski (IND/DEM).** – (PL) Signora Presidente, signor Commissario, all'inizio del mese ci è stato detto che tutti i provvedimenti possibili contro la crisi finanziaria erano stati presi. Il bilancio del Fondo monetario internazionale (FMI) aumenterà di ben 500 miliardi di dollari, triplicandosi. La Banca mondiale avrà 100 miliardi di dollari in più e ha destinato 250 miliardi al sovvenzionamento del commercio internazionale. La vigilanza sui mercati finanziari e il controllo dei paradisi fiscali e delle retribuzioni dei banchieri presumibilmente saranno più rigorosi. Il presidente Obama ha dichiarato che il recente vertice del G20 sarà una svolta per la ripresa economica mondiale.

In generale, probabilmente non c'è nulla di cui preoccuparsi, anche se forse con un'eccezione. Perché i leader mondiali hanno aspettato così a lungo per presentare il loro elaborato piano di emergenza e perché non hanno acconsentito prima ad avviare la ripresa economica mondiale? Non avevano mille miliardi? La domanda cruciale quindi è: da dove sono venuti quei mille miliardi? Dalla vendita di 400 tonnellate di oro? Sembrerebbe che nei comunicati ufficiali non si faccia parola al riguardo. Forse il denaro è stato preso a prestito da una banca? Visto che ci sarà la ripresa – e mi rivolgo al presidente Barroso e al presidente in carica del Consiglio Topolánek – forse i leader mondiali si riuniranno di nuovo e aggiungeranno altri mille miliardi per ottenere una “ripresa lampo”.

**Margaritis Schinas (PPE-DE).** – (EL) Signora Presidente, non c'è dubbio che al momento in Europa stiamo subendo le conseguenze del modello di organizzazione dei mercati finanziari anglo-sassone, anarchico ed eccentrico, che ha imparato a funzionare senza regole, senza vigilanza e senza responsabilità democratiche e che, ovviamente, ha inquinato l'economia mondiale ed europea.

I testi di cui si discute oggi e che voteremo domani ci permetteranno di costruire uno schermo protettivo per i cittadini in Europa. Tale schermo li difenderà dal paradosso della situazione attuale, dove i flussi di capitali sono sovranazionali e le regole contabili e della vigilanza, quando esistono, sono nazionali.

Dunque l'Europa sta reagendo, seppur lentamente, ma meglio tardi che mai. Tale situazione, naturalmente, ci lascia con due domande importanti che esigono una risposta. La prima è: perché abbiamo dovuto aspettare che arrivasse la crisi per reagire? Perché abbiamo dovuto aspettare che si verificassero tutti i fatti ben noti per stabilire delle regole? La risposta verrà dai cittadini, che ricompenseranno chi ha invocato la regolamentazione e penalizzeranno quanti hanno cercato di convincerci che l'auto-regolamentazione è la panacea di tutti i mali odierni.

La seconda domanda è: i testi che stiamo discutendo oggi saranno gli unici o ci saranno un controllo e un riesame generali della struttura legislativa e normativa? La risposta alla seconda domanda deve venire da noi che, in qualità di colegislatori, ci adopereremo per non fermarci alla relazione Gauzès sulle agenzie di rating del credito, che non hanno visto l'iceberg avvicinarsi al Titanic, provocando le ben note conseguenze, ma che hanno notato subito che alcuni Stati membri andavano declassati perché sospettati di non avere un rating creditizio adeguato.

Dobbiamo analizzare e correggere tutto ciò dal principio: niente sarà più uguale nell'Unione europea dopo l'attuale crisi.

**Manuel Medina Ortega (PSE).** – (ES) Signora Presidente, faccio riferimento solamente alla relazione presentata dall'onorevole Weber sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica le direttive 77/91/CEE, 78/855/CEE e 82/891/CEE del Consiglio e la direttiva 2005/56/CE per quanto riguarda gli obblighi in materia di relazioni e di documentazione in caso di fusioni e scissioni.



E' in atto un processo di semplificazione delle procedure amministrative. Appoggiamo le proposte della Commissione che introducono alcuni cambiamenti, ma abbiamo presentato degli emendamenti comuni a quasi tutti i gruppi politici e che, naturalmente, ho appoggiato, poiché rendono possibile una semplificazione.

Si tratta, ovviamente, di cambiamenti importanti, ossia dell'eliminazione della documentazione, dell'introduzione di pagine web e riferimenti a pagine web e dell'eliminazione dell'obbligo di ricorrere a esperti e di altri requisiti fino ad ora obbligatori. Tali cambiamenti potranno generare una riduzione notevole di tempi e costi, offrendo nel contempo garanzie sia ai creditori che, ad esempio, al personale dell'impresa e ad altri soggetti che vi hanno accesso.

Ritengo che le proposte che abbiamo avanzato alla Commissione siano piuttosto concrete e che le proposte di emendamento del testo presentate seguano un approccio simile, garantendo l'indipendenza, innanzitutto in relazione all'uso delle pagine web, e garantendo anche i riferimenti ad una pagina web per tutti i suoi contenuti riportati in altre pagine, in modo da renderne semplice l'uso e il reperimento di informazioni aggiuntive.

In breve, signora Presidente, credo che il Parlamento adotterà tale proposta di direttiva a larga maggioranza e il testo che ne deriverà sarà migliore di quello sottoposto a noi dalla Commissione.

**Margarita Starkevičiūtė (ALDE).** – (LT) Gli eventi attuali ci permettono di osservare l'influenza che i grandi gruppi finanziari e gli errori che questi commettono esercitano sull'economia reale, in particolare sulle economie dei paesi più piccoli. I documenti presentati dovrebbero quindi creare il quadro normativo necessario a gestire principalmente due processi: primo, l'armonizzazione dei liberi movimenti prociclici di capitali all'interno di un gruppo finanziario con la necessità di garantire liquidità per l'economia reale e per la stabilità macroeconomica in fase di recessione economica; secondo, la condivisione delle responsabilità tra istituzioni di vigilanza nazionali e dei paesi ospiti, in modo da assicurare che le attività dei gruppi finanziari siano appropriate e chiarire chi debba farsi carico delle perdite in caso di errore.

Va detto che il documento presentato è solo il primo passo in questa direzione e terrei a sottolineare che tali problemi non potranno essere risolti finché non sarà valutato l'impatto delle norme in materia di concorrenza sulle attività dei gruppi finanziari. Tendiamo a dimenticare questo aspetto, che dovrebbe diventare una delle priorità della prossima legislatura.

**Sirpa Pietikäinen (PPE-DE).** – (EN) Signora Presidente, considero il presente pacchetto, che rientra nelle misure contro la crisi finanziaria, apprezzabile per quanto riguarda la direttiva Solvibilità II e le agenzie di rating del credito e ritengo che ne deriveranno accordi e risultati soddisfacenti.

Tuttavia, guardando al futuro, vorrei evidenziare tre questioni. In primo luogo, mi piacerebbe vedere un'Unione europea più ambiziosa e più attiva a livello globale. Anche se i risultati del G20 ci portano nella direzione giusta, siamo ancora troppo lontani da una regolamentazione adeguata, globale e basata su convenzioni, sia per quanto riguarda i fondi e i diversi strumenti finanziari, sia per quanto riguarda le norme stesse.

In secondo luogo, in merito alla relazione de Larosière e alle azioni da noi intraprese, considero i risultati della relazione apprezzabili, particolarmente in merito alla vigilanza e all'analisi del rischio sistemico a livello europeo. Tuttavia, desidererei evidenziare due insidie. La prima riguarda la micro-vigilanza: è chiaro che la morale ricavata dal caso in esame, ancora basata per lo più sulla collaborazione, piuttosto che sulla centralizzazione a livello europeo, pone problemi molto seri. In secondo luogo, da quanto abbiamo appreso in merito ai preparativi della Commissione sul capitale di rischio e sui fondi *hedge*, abbiamo molto da sperare.

Quindi, se vogliamo davvero avere un'efficacia globale a questo livello, dovremo far bene il nostro lavoro e vorrei vedere un approccio più opportuno e più ambizioso in merito da parte della Commissione.

**Antolín Sánchez Presedo (PSE).** – (ES) Signora Presidente, il pacchetto di misure sulle agenzie di rating del credito, sulle assicurazioni e sulle fusioni e scissioni di società è un primo passo verso l'aumento della fiducia e dell'efficienza dei mercati finanziari. Il pacchetto è inoltre in linea con i principi, avallati dall'Unione europea e dal G20, di rafforzamento della trasparenza, della responsabilità e dell'integrità nell'ambito dei mercati finanziari e fa dell'Unione europea un leader internazionale. Per tali motivi, appoggio le misure in esame, anche se dovremo spingerci oltre.

Le mancanze delle agenzie di rating del credito sono una delle cause della crisi finanziaria: l'auto-regolamentazione non è sufficiente. La regolamentazione ha la funzione di aprire la strada alla registrazione, alla responsabilizzazione e al controllo delle agenzie, di gestire i conflitti d'interesse e di migliorare la metodologia e la qualità delle diverse tipologie di valutazione, comprese quelle effettuate da

paesi terzi. Dobbiamo ancora affrontare la riforma dei sistemi di pagamento e la creazione di un'agenzia pubblica europea.

La direttiva in materia di solvibilità codifica tutto l'*acquis* esistente sulle assicurazioni private e fa propri gli sviluppi tecnologici nell'ambito della gestione dei rischi, che stimoleranno l'innovazione, miglioreranno l'uso delle risorse e aumenteranno la protezione degli assicurati e la stabilità finanziaria del settore. Il nuovo quadro per la vigilanza dei gruppi assicurativi adotta un'impostazione prudente e aperta a ulteriori sviluppi, mentre la creazione degli organismi di vigilanza, dei quali il Parlamento controllerà e promuoverà lo sviluppo, rappresenta un passo avanti nel processo di integrazione e rafforzamento della vigilanza nel settore finanziario europeo, che deve continuare a progredire e potrebbe fungere da modello per il resto del mondo.

Infine, la modifica di diverse direttive circa l'obbligo di rendicontazione e documentazione in caso di fusioni e scissioni rappresenta una forma di semplificazione legislativa e dimostra che l'obiettivo di ridurre del 25 per cento gli oneri per le imprese si può accompagnare perfettamente al rafforzamento dei diritti collettivi e degli azionisti, purché vengano utilizzate le tecnologie dell'informazione e della comunicazione.

**Daniel Dăianu (ALDE).** - (EN) Signora Presidente, mi compiaccio che, alla fine, il buon senso abbia prevalso in seno al Parlamento e alla Commissione riguardo alle cause della crisi finanziaria. Ci si è resi conto che la crisi non è di natura ciclica e che sono indispensabili una revisione accurata della normativa e la vigilanza sui mercati finanziari, come già precisato nella relazione de Larosière e nella relazione Turner, entrambe in linea con l'analisi della relazione del Parlamento sul seguito della procedura Lamfalussy.

I documenti di cui si discute oggi vanno considerati con la stessa logica. Sfortunatamente, le nostre economie accuseranno il colpo ancora a lungo, non da ultimo a causa dei bilanci pubblici e, con ogni probabilità, dalle ripercussioni che gli attuali sforzi di appianamento produrranno sull'inflazione. Speriamo che questa volta impareremo di più rispetto agli episodi di crisi precedenti.

**Klaus-Heiner Lehne (PPE-DE).** - (DE) Signora Presidente, onorevoli colleghi, la discussione odierna è particolarmente interessante, per un semplice motivo: le relazioni in esame combinano due aspetti che, a prima vista, non sembrano essere direttamente correlati, ma che in realtà si ricollegano a diverse modalità di gestione della crisi e alla ripresa dell'economia.

Sono stato relatore ombra della commissione giuridica per la relazione Weber, per la quale desidero innanzi tutto esprimere le mie più sincere congratulazioni all'onorevole Weber. La relazione Weber non riguarda la gestione della crisi in senso stretto, ma semplifica il diritto societario e contribuisce a ridurre la burocrazia e a eliminare gli oneri per le imprese. Il fatto che il Parlamento se ne occupi proprio in questo momento, ossia alla fine della legislatura, testimonia chiaramente l'attenzione riservata al problema e l'impegno, che accolgo con molto favore, di sviluppare il diritto societario nell'interesse delle imprese.

Poiché la discussione odierna offre l'occasione di esprimere un parere globale sulla legislazione in materia di mercati finanziari, si dovrebbe sottolineare che i risultati ottenuti dal Parlamento e l'approvazione del primo pacchetto sui mercati finanziari in prima lettura rappresentano dei segnali importanti alla fine della legislatura. Ritengo che anche questo sia importante.

Ciononostante, vorrei anche osservare che il secondo pacchetto, che la Commissione sta ancora preparando, non giungerà entro la fine della legislatura, per diversi motivi. Come ricorderete, abbiamo già discusso in passato la regolamentazione di alcuni aspetti dei mercati finanziari, nelle commissioni di quest'Aula e, in diverse occasioni, anche in seduta plenaria, scontrandoci però sempre con una forte opposizione. C'è stata opposizione da parte del Consiglio e il primo ministro britannico Brown, un socialista, si è rifiutato a lungo di ammettere alcune realtà.

C'è stata opposizione anche da parte della Commissione, che ha opposto a lungo resistenza sui fondi *hedge* e su altri aspetti, e anche da parte di quest'Aula. Troppo a lungo il presidente della commissione per i problemi economici e monetari ha impedito l'elaborazione di relazioni di iniziativa legislativa, ritenendole un'inutile diatriba sulle competenze. Mi compiaccio che ora tutti abbiano visto la luce. Il commissario McCreevy sta regolamentando i fondi *hedge*, l'onorevole Berès concede le relazioni di iniziativa e anche il primo ministro Brown ha cambiato idea. L'evoluzione attuale è positiva ed è accolta con molto favore da me e dal mio gruppo.

**Jean-Pierre Audy (PPE-DE).** - (FR) Signora Presidente, il mio intervento verte sulla relazione sulle agenzie di rating e le mie prime parole sono di gratitudine a un amico, l'onorevole Gauzès, che ha operato in modo competente, lucido e pragmatico.

Tuttavia, signora Presidente, a costo di deviare forse dall'argomento, vorrei esprimermi sul problema del rating degli Stati. Nel contesto della crisi che stiamo vivendo, gli Stati sono diventati attori finanziari di primo piano a fronte del potenziale tracollo del settore finanziario.

Hanno offerto garanzie, hanno contratto debiti, detengono quote di capitale ed è per questo che mi domando se non sia il caso che l'Unione europea proponga, come parte della nuova regolamentazione globale del capitalismo, la creazione di un'agenzia pubblica di rating degli Stati, un organismo indipendente che farebbe parte del Fondo monetario internazionale e che permetterebbe ai cittadini di avere, grazie ai rating, un'idea della situazione finanziaria degli Stati, che – ripeto – sono diventate attori finanziari importanti.

**Kurt Joachim Lauk (PPE-DE).** – (DE) Signora Presidente, mi preme esprimere tre brevi considerazioni. In primo luogo, abbiamo raggiunto un ampio consenso sulla necessità di sottoporre in futuro tutti gli istituti finanziari, senza eccezioni, a una regolamentazione. La Commissione è ora in grado di presentare proposte che riguardino man mano tutti gli attori –, un aspetto assolutamente essenziale.

In secondo luogo, dovremmo chiederci come strutturare le autorità europee di vigilanza del settore finanziario, oramai indispensabili, e fare in modo di portarle sotto il nostro controllo, riducendo in maniera significativa la nostra dipendenza – ufficiale e ufficioso – dagli organismi di regolamentazione statunitensi, dato il loro evidenterissimo fallimento.

In terzo luogo, desidero esprimere la mia preoccupazione per gli sviluppi in campo finanziario dell'intera zona euro, poiché il distacco e l'indebitamento tra i diversi paesi che vi aderiscono stanno aumentando e le loro attività di rating del credito si stanno allontanando invece di avvicinarsi. A tale riguardo, dovremmo prendere ogni provvedimento possibile ed esortare i singoli paesi a far rispettare la legge.

La mia considerazione conclusiva è che dobbiamo fare in modo che l'Unione europea non si indebiti. Gli Stati membri dell'Unione sono già sufficientemente oberati, non abbiamo bisogno di altre istituzioni indebitate.

**Pervenche Berès (PSE).** – (FR) Signora Presidente, vorrei soltanto ricordare all'onorevole Lehne che sono stati i socialisti di questo Emiciclo a volere la regolamentazione dei fondi speculativi e che è grazie alla loro determinazione che abbiamo ottenuto l'attuale normativa sui fondi speculativi e anche, con la relazione Gauzès, la richiesta che la Commissione si occupi dello sviluppo di un'agenzia pubblica di rating del credito.

Proseguendo, vorrei cogliere l'occasione per dire al commissario che mi stupisce il doppiopesismo utilizzato dalla Commissione nel suo monopolio sulle proposte legislative. Quando il Consiglio chiede alla Commissione di presentare una proposta per l'armonizzazione delle garanzie sui depositi bancari, riceve la proposta dopo tre settimane. Quando il Parlamento europeo vi sottopone la proposta di iniziativa legislativa dell'onorevole Rasmussen, approvata a larga maggioranza in sessione plenaria, fate in modo che la proposta in questione venga presentata solo quando il Parlamento europeo non è più in grado di discuterla.

Vi abbiamo chiesto un'iniziativa legislativa in tale ambito lo scorso settembre. Che cosa avete fatto da allora, Commissario?

**Charlie McCreevy, membro della Commissione.** – (EN) Signora Presidente, esprimo il mio apprezzamento e la mia ammirazione per l'efficiente gestione dei tre fascicoli in esame da parte del Parlamento e in particolare da parte dei tre relatori. Il risultato è stato un consenso rapido, che migliorerà sicuramente il funzionamento dei nostri mercati finanziari. Le norme comunitarie in materia di agenzie di rating del credito aumenteranno l'integrità, la trasparenza, la responsabilità e il buon governo nelle attività di rating creditizio.

L'onorevole Purvis ha posto alcune domande in merito, riguardanti la libertà di investire in particolari prodotti. Gli investimenti sono liberi per tutti i prodotti, che provengano o meno dall'Unione europea, e i rating non sono obbligatori, quindi le società europee non sono obbligate ad investire nei prodotti valutati. Tuttavia mi preme sottolineare che, ai fini della regolamentazione – ossia del calcolo dei requisiti patrimoniali – i rating utilizzabili sono quelli emessi nell'Unione europea per i prodotti sia comunitari che di paesi terzi oppure quelli approvati o riconosciuti come equivalenti nell'Unione europea.

Pur non essendo soddisfatto di alcuni aspetti dell'accordo sulla direttiva Solvibilità II, come ho già sottolineato, l'Unione europea sarà dotata di un quadro per il settore assicurativo che potrà fungere da modello per altre riforme simili a livello internazionale. Ovviamente, la storia non finisce qui e resta molto lavoro da fare: le misure di attuazione dovranno essere pronte prima di ottobre 2012, in modo da dare agli Stati membri e alle imprese il tempo di prepararsi all'introduzione della direttiva Solvibilità II. Posso assicurarvi che la Commissione si adopererà al fine di facilitare tale processo e di attuare finalmente le riforme previste al più presto, nell'interesse di tutte le parti.

Pur avendolo specificato nelle mie precedenti osservazioni introduttive, vorrei sottolineare di nuovo che la vigilanza di gruppo ricade nell'ambito della proposta di direttiva Solvibilità II, anche se il sostegno di gruppo non è contemplato. Ritengo importante non confondere i due concetti.

Infine, con la semplificazione dei rendiconti e dei documenti obbligatori in caso di fusioni e scissioni di società quotate, il programma di riduzione degli oneri amministrativi procede, contribuendo al potenziale di crescita e sostenendo la ripresa economica europea.

**Jean-Paul Gauzès, relatore.** – (FR) Signora Presidente, onorevoli colleghi, mi limiterò a due o tre brevi osservazioni. La prima è che la relazione sulle agenzie di rating ha riscosso ampio consenso in quest'Aula. Naturalmente, la normativa europea evolverà col tempo, ma ritengo che, per il momento, possa fungere da modello per un accordo internazionale.

Infine, permettetemi di ringraziare i relatori ombra, gli onorevoli Pittella e Klinz, che hanno lavorato con impegno insieme a me, le équipes della Commissione, la presidenza e, naturalmente, la segreteria della commissione per i problemi economici e monetari e gli esperti, senza i quali non sarebbe stato possibile portare a termine questo lavoro con tanto successo.

**Renate Weber, relatore.** – (EN) Signora Presidente, ho ascoltato con interesse tutti gli interventi di stamane, in un momento in cui non solo ci troviamo ad affrontare una delle crisi finanziarie ed economiche più gravi, ma incombono anche le elezioni europee. Le relazioni che abbiamo discusso oggi e che voteremo domani non mirano a risolvere la crisi finanziaria, ma auspichiamo che ci aiutino a non commettere gli stessi errori in futuro, quanto meno gli errori più gravi, e che favoriscano la ripresa dell'economia europea.

Quando si afferma che le piccole imprese oggi devono spendere 10 volte più delle grandi imprese per adeguarsi alle normative europee, è normale domandarsi come ciò sia possibile, come abbiamo potuto approvare delle norme che potrebbero distruggere le piccole imprese e perché abbiamo impiegato così tanto tempo per modificare la situazione. Mi compiaccio che il commissario McCreevy abbia affermato che il diritto societario è probabilmente la parte più ostica dell'*acquis* comunitario. Forse è arrivato il momento di cambiarlo, sicuramente non per ammorbidirlo, ma per allinearlo con le realtà che stiamo vivendo al momento.

Se vogliamo essere più efficienti, è opportuno investire in propositi costruttivi e trovo giusto affermare che il pacchetto oggi in discussione ne è una prova. E' una prova del fatto che abbiamo agito in modo responsabile, raggiungendo, di concerto con il Consiglio e con la Commissione, un compromesso che ci permettesse di adottare il pacchetto in prima lettura. Possiamo fare di più? Certamente, ma prima votiamo e proseguiamo nella giusta direzione.

**Peter Skinner, relatore.** – (EN) Signora Presidente, vorrei iniziare con quello che avrei dovuto esprimere forse prima di ogni altra cosa, ossia un ringraziamento a tutti voi dei servizi della Commissione, al Consiglio e, in particolare, al Parlamento per l'impegno con cui hanno lavorato al progetto in esame. Devo dire che senza il loro lavoro e il loro aiuto, non saremmo riusciti a conseguire questi risultati.

Come molti in quest'Aula, siamo stupiti dalla tecnicità di molte relazioni, ma, per quanto riguarda la direttiva Solvibilità II, possiamo dire che essa è stata elaborata al di fuori di una crisi per affrontare una crisi. Il testo contempla la gestione dei rischi, il che – come molti di voi avranno sentito in quest'Aula – rappresenta una novità assoluta per una normativa sui servizi finanziari. Contiene anche – e mi trovo d'accordo con il commissario – la vigilanza di gruppo. Il sostegno di gruppo, purtroppo, non è contemplato, ma avete ascoltato tutti i nostri pareri al riguardo e speriamo di poterlo includere di nuovo. Anche il capitale viene disciplinato e per molti aspetti la relazione in esame è la più avanzata al mondo.

La mia seconda osservazione riguarda l'impatto strategico dell'utilizzo di tali normative. Per molti aspetti, il semplice fatto di avere una regolamentazione attuata in 27 Stati non è sufficiente in mancanza del gemello, ossia di un'autorità di regolamentazione strategica a livello europeo, anch'essa competente per tutti i 27 Stati membri. Dobbiamo superare le differenze esistenti tra le autorità di regolamentazione e assicurarci di parlare all'unisono. Tale obiettivo assume un'importanza particolare se si considerano i regimi esistenti in altre nazioni. Lo scorso fine settimana ho incontrato Paul Kanjorski, presidente della sottocommissione delle finanze al Congresso degli Stati Uniti, e altre personalità che stanno discutendo della possibilità di accelerare l'istituzione di un'autorità di regolamentazione unica a livello federale negli Stati Uniti. Se lo facessero prima di noi in Europa, potremmo trovarci in grave difficoltà per la mancanza dell'autorità di regolamentazione di cui tanto abbiamo bisogno a livello europeo.

La relazione in oggetto incide a livello globale ed è una misura globale, un processo di cui noi tutti potremmo andare fieri. Tuttavia, dobbiamo anche continuare a esercitare pressioni affinché i punti sollevati dalla relazione de Larosière vengano modificati e si attui il sostegno di gruppo, che favorirà l'efficienza economica. Spero che tutti appoggeranno tali misure.

**Presidente.** – La discussione congiunta è chiusa.

La votazione sulla relazione (A6-0191/2009) presentata dall'onorevole Gauzès si svolgerà giovedì, 23 aprile 2009.

La votazione sulla relazione (A6-0247/2009) presentata dall'onorevole Weber e sulla relazione (A6-0413/2008) presentata dall'onorevole Skinner si svolgerà oggi.

#### **Dichiarazioni scritte (articolo 142 del regolamento)**

**Sebastian Valentin Bodu (PPE-DE), per iscritto.** – (RO) Non intendo mettere in discussione l'importanza delle agenzie di rating. Tutti sanno che esse svolgono un ruolo essenziale nel creare una solida base di riferimento per le decisioni riguardanti gli investimenti, sia per quanto riguarda i prodotti finanziari sia per quanto riguarda gli emittenti (e ciò significa, quindi, che esprimono molto più che semplici opinioni). Voglio tuttavia sottolineare l'importanza di istituire un'agenzia di rating europea.

In tempi di grave crisi economica come quelli che stiamo attraversando, le agenzie di rating, a prescindere dalle condizioni economiche, dovrebbero continuare a essere strumenti trasparenti e credibili in grado di aiutare l'Europa a uscire da questo periodo travagliato. Non possiamo negare che la crisi attuale è dovuta anche alle agenzie di rating, che hanno analizzato in modo affatto confuso strumenti convenzionali assieme ad altri strumenti, ibridi, il tutto sullo sfondo di accuse di mancanza di trasparenza e conflitto d'interessi.

In questo settore c'è bisogno adesso di organizzazioni nuove, che contribuiscano a una maggiore concorrenza attraverso analisi obiettive. Dobbiamo pensare alla tutela degli investitori e alla loro fiducia nelle agenzie di rating. L'Unione europea deve garantire che esse operino in conformità di regole chiare. Quale modo migliore per ottemperare a queste condizioni che istituire un'agenzia di rating europea che lavori in conformità di regolamenti comunitari?

**Călin Cătălin Chiriță (PPE-DE), per iscritto.** – (RO) Vorrei dire che accolgo con favore e appoggio la proposta di una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifichi direttive precedenti sugli obblighi in materia di relazioni e documentazione in caso di fusioni e divisioni. Sono particolarmente favorevole alle misure concrete proposte per ridurre gli oneri amministrativi che perturbano inutilmente le attività economiche delle imprese europee.

Condivido l'obiettivo di questa iniziativa, che è stimolare la competitività delle imprese operanti nell'Unione europea riducendo gli oneri amministrativi imposti dalle direttive europee per quanto attiene al diritto commerciale, laddove tale riduzione possa essere ottenuta senza rilevanti effetti negativi sulle altre parti interessate.

Appoggio fermamente un'attuazione efficace del programma d'azione approvato dal Consiglio europeo di primavera, nel marzo 2007, volto a ridurre il carico amministrativo del 25 per cento entro il 2012.

Credo che le imprese e i cittadini d'Europa abbiano veramente bisogno di un taglio alla burocrazia imposta dall'*acquis communautaire* e da certe legislazioni nazionali.

### **5. Meccanismo di sostegno finanziario a medio termine delle bilance dei pagamenti degli Stati membri - Meccanismo di sostegno finanziario a medio termine delle bilance dei pagamenti degli Stati membri (discussione)**

**Presidente.** – L'ordine del giorno reca, in discussione congiunta:

- la relazione (A6-0268/2009), presentata dall'onorevole Berès, a nome della commissione per i problemi economici e monetari, su un meccanismo di sostegno finanziario a medio termine delle bilance dei pagamenti degli Stati membri [COM(2009)0169 – C6-0134/2009 – 2009/0053(CNS)]; e

- le dichiarazioni del Consiglio e della Commissione su un meccanismo di sostegno finanziario a medio termine delle bilance dei pagamenti degli Stati membri.

**Pervenche Berès, relatore.** – (FR) Signora Presidente, il Consiglio europeo ha deciso di raddoppiare il meccanismo di sostegno delle bilance dei pagamenti dei paesi non appartenenti alla zona euro, e l'8 aprile la Commissione ha introdotto norme concrete finalizzate a mettere tale proposta in pratica.

Come Parlamento europeo siamo pronti ad assumerci le nostre responsabilità e a porre il Consiglio Ecofin in condizione di agire prontamente, perché, a nostro modo di vedere, questa proposta contiene un messaggio di solidarietà verso i paesi non aderenti all'euro, un messaggio che è di vitale importanza per poter affrontare la crisi alla radice.

Già lo scorso novembre abbiamo raddoppiato questo meccanismo di sostegno delle bilance dei pagamenti, portandolo da 12 a 25 miliardi di euro, e oggi, per tener conto non solo della realtà, della gravità della crisi in cui ci troviamo e del suo specifico impatto sui paesi non appartenenti all'euro, ma anche, senza ombra di dubbio, del calendario dei lavori del Parlamento europeo, vi proponiamo di raddoppiare questo meccanismo portandolo a 50 miliardi di euro, in considerazione del fatto che la nostra decisione di novembre ha già permesso di aiutare l'Ungheria, la Lettonia e, ieri, anche la Romania.

Riteniamo che ciò sia necessario, e non vi voglio nascondere che abbiamo discusso tra noi per capire se questa valutazione dei paesi non aderenti all'euro debba essere fatta esclusivamente caso per caso o se invece, in realtà, ci sia, al fondo, una situazione globale, più generale rispetto a quella dei paesi non appartenenti all'euro.

Ecco perché nella nostra risoluzione proponiamo di valutare la questione delle condizioni dell'allargamento e di confermare in quale misura l'adesione alla zona euro può essere un fattore protettivo.

Chiediamo inoltre con grande insistenza che il Parlamento europeo venga informato della sostanza delle analisi delle situazioni di crisi che questi paesi stanno affrontando, perché, nel momento in cui la Commissione concede un prestito a paesi non aderenti all'euro, vi devono essere una certa trasparenza e concretezza nelle informazioni concernenti il comportamento, sia delle banche private sia degli operatori, che ha portato alla crisi, e il Parlamento europeo ne deve essere messo al corrente.

Crediamo infine che la Commissione dovrebbe usare e implementare tutti i meccanismi possibili per affrontare questa crisi, con particolare attenzione per l'articolo 100 del trattato, che autorizza anche il ricorso a meccanismi speciali per i paesi appartenenti alla zona euro. Noi crediamo che, considerata la gravità della crisi, sia fondamentale esplorare tali possibilità.

Ci sono poi due considerazioni finali. In primo luogo, secondo noi la condizionalità dei prestiti è un tema di cui occorre discutere – ce ne rendiamo conto. In termini generali, la Commissione svolge questo compito d'intesa con il Fondo monetario internazionale. Ciò che vogliamo è la creazione di un gruppo di lavoro che valuti il modo in cui tali accordi sono redatti e tengono conto della situazione attuale nel paese in questione, oltre che della strategia complessiva dell'Unione europea e, soprattutto, dell'arbitraggio su investimenti, degli aiuti per sostenere il potere d'acquisto e della condizionalità sotto il profilo di una strategia per la crescita ecocompatibile e lo sviluppo sostenibile.

Infine, secondo noi questo strumento è la prova della capacità dell'Unione europea e della Commissione di prendere denaro a prestito sui mercati internazionali; riteniamo pertanto che la relazione rappresenti una base solida per avviare una discussione anche sui meccanismi di prestito europei e sulla capacità dell'Unione europea di finanziare strategie e investimenti futuri attraverso tali assunzioni di prestiti.

Concludo dicendo che la Commissione ha attuato un meccanismo nuovo per garantire che, grazie ai rimborsi, il bilancio dell'Unione europea sia in grado di fronteggiare tali esigenze. Siamo favorevoli alla modifica del regolamento e ci auguriamo che il Parlamento europeo appoggi pienamente questa valida proposta.

**Charlie McCreevy, membro della Commissione.** – (EN) Intervengo in questa discussione in sostituzione del collega, il commissario Almunia.

La proposta oggi in discussione riguarda uno dei valori centrali dell'Unione, cioè la solidarietà. Nel contesto della crisi finanziaria internazionale, la Commissione propone una solidarietà viepiù rafforzata con gli Stati membri che non beneficiano ancora dell'ombrello protettivo dell'euro. Lo strumento di sostegno delle bilance dei pagamenti degli Stati membri è, per definizione, utilizzabile soltanto in circostanze eccezionali, tanto che in passato è stato usato solo in poche occasioni. Ma è vero che oggi viviamo tempi eccezionali.

Come sapete, l'anno scorso la Commissione ha proposto di innalzare il limite massimo dei prestiti a fondo perduto che la Comunità può concedere per sostenere le bilance dei pagamenti degli Stati membri. Il limite

è stato elevato da 12 a 25 miliardi di euro, ma una parte considerevole di questo ammontare è già stata stanziata. Su richiesta dei paesi interessati, in novembre il Consiglio Ecofin ha deciso di concedere all'Ungheria aiuti per la bilancia dei pagamenti per un importo massimo di 6,5 miliardi di euro e il 20 gennaio ha deciso di concedere fino a 3,1 miliardi di euro alla Lettonia, mentre la decisione di dare fino a 5 miliardi di euro alla Romania è in corso di adozione.

Gli aiuti finanziari già stanziati nell'ambito del regolamento ammontano quindi a circa 15 miliardi di euro. Inoltre, non è ancora alle viste la fine né della crisi finanziaria né della riduzione della leva finanziaria a livello globale, e l'attuale pressione finanziaria in altri Stati membri potrebbe rendere necessari ulteriori aiuti finanziari.

Il Consiglio europeo del 19 e 20 marzo ha pertanto accolto favorevolmente l'annuncio del presidente Barroso secondo cui la Commissione intendeva avanzare una proposta per innalzare a 50 miliardi il limite dello strumento comunitario di sostegno delle bilance dei pagamenti. Il raddoppio dell'importo lancerà ai mercati finanziari un importante segnale della volontà dell'Unione europea di impegnarsi seriamente ad aiutare gli Stati membri in difficoltà finanziarie. L'aumento a 50 miliardi di euro dell'importo totale possibile di questa linea di credito fornirà un margine più ampio per venire incontro a ulteriori esigenze di sostegno finanziario che dovessero insorgere.

Segnali così forti di solidarietà tra gli Stati membri dovrebbero contribuire anche a tranquillizzare gli investitori finanziari, che temono un ulteriore peggioramento del mercato finanziario negli Stati membri non aderenti alla zona euro. Riducendo gli incentivi per il ritiro dei capitali, si limiterebbe la probabilità che nei paesi interessati sorgano problemi della bilancia dei pagamenti.

In tale contesto desidero esprimere la mia gratitudine e il mio rispetto per l'eccellente spirito di cooperazione nel Parlamento europeo e in particolare nella commissione per i problemi economici e monetari. La Commissione europea ha adottato questa proposta l'8 aprile scorso, poco prima della vacanze pasquali, e solo due settimane più tardi vi accingete a votare in plenaria la vostra risoluzione legislativa e la proposta di risoluzione.

Grazie alla vostra rapidità ed efficienza, il 5 maggio il Consiglio Ecofin potrà adottare il regolamento emendato. In tal modo, l'Unione europea potrà contare sugli strumenti necessari per reagire rapidamente in caso di ulteriori necessità di aiuti per le bilance dei pagamenti. Questo è un segnale molto forte inviato agli Stati membri per comunicare loro la volontà e la disponibilità dell'Unione europea di fornire aiuto, e anche che è ad essa che si devono rivolgere in prima istanza in caso di difficoltà della bilancia dei pagamenti.

Ciò non esclude, ovviamente, la possibilità che uno Stato membro chieda aiuto anche ad altre organizzazioni internazionali, come il Fondo monetario internazionale, con il quale la Commissione ha collaborato strettamente nell'ambito degli ultimi pacchetti di sostegno finanziario.

Concludo dicendo che condivido l'affermazione contenuta nella vostra proposta di risoluzione secondo cui l'attuale situazione internazionale, avendo dimostrato l'importanza dell'euro, dovrebbe incoraggiare tutti gli Stati membri che ancora non l'hanno adottato a soddisfare i criteri di Maastricht per potervi aderire.

**Presidente.** – Il Consiglio ha annunciato che non intende fare una dichiarazione. La discussione continua pertanto con gli interventi a nome dei gruppi.

**Zsolt László Becsey, a nome del gruppo PPE-DE.** – (HU) Desidero iniziare ringraziando la relatrice per aver redatto questo documento così rapidamente e, se l'onorevole Berès mi sta ascoltando, anche per la sensibilità che ha dimostrato verso questo tema – il che, pur essendo sicuramente un fatto positivo, non risolve però un mio problema. Non capisco, infatti, perché dobbiamo occuparci di tale questione come se fossimo in preda al panico, ignorando le opinioni del deputato medio. Dopo tutto, i 25 miliardi di euro attualmente disponibili potrebbero coprire ampiamente i costi dell'aiuto urgente alla Romania.

Oggi è la seconda volta in un breve lasso di tempo che discutiamo di questo argomento. Nel mio intervento di novembre ho affermato che il limite, anche dopo l'innalzamento, era comunque inadeguato, e ho avuto ragione, non solo perché alcuni nuovi Stati membri hanno presentato ulteriori domande ma anche perché, e ribadisco la mia posizione di allora, penso tuttora che questa sia una questione di carattere politico. E', infatti, una vergogna che non sia l'Unione europea a occuparsi dei prestiti per le bilance dei pagamenti degli Stati membri che non fanno parte della zona euro e si trovano in gravi difficoltà, ma che lo stiamo facendo insieme con il Fondo monetario internazionale, tra un prestito per la Turchia e uno per il Pakistan. Questa è un'onta per gli Stati membri.

Finora abbiamo pensato che, dopo l'adesione, avremmo servito un solo dio; ora scopriamo invece che dobbiamo servirne più d'uno. Dall'altro canto, dovremmo anche studiare con attenzione le cause di questa situazione – come abbiamo già chiesto alla Commissione in novembre, peraltro senza successo. Se lo avessimo fatto a quell'epoca, avremmo scoperto che la causa principale era l'irresponsabile politica economica perseguita dai governi degli Stati membri interessati, come nel caso dell'Ungheria, e che anche la Commissione vi ha contribuito essendo corresponsabile della politica economica – o della mancanza di una politica economica. Ma avremmo capito altresì che la solidarietà, considerata uno dei valori fondanti dell'Unione europea, è mancata in sede di prevenzione. Di fatto, dietro i problemi di pagamento degli Stati membri e la svalutazione delle monete si annida anche una mancanza di liquidità in euro, dovuta tanto alla prudenza delle imprese madri, che sta alla base della vulnerabile rete sussidiaria a livello locale, quanto all'assenza di aiuti specifici e concreti da parte della zona euro e principalmente della Banca centrale, a differenza degli Stati membri appartenenti alla zona euro, la cui liquidità è stata reintegrata quanto più possibile. Ma c'è anche un altro elemento che rende difficile essere neutrali in termini di concorrenza, e cioè il fatto che, a causa della vulnerabilità delle monete, i paesi non aderenti all'euro non possono beneficiare, durante la crisi, neppure degli incentivi di bilancio messi a disposizione da altri.

Mi fa piacere che la nostra relazione abbia sollevato la questione del coinvolgimento del Parlamento europeo. Vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi soprattutto sulle condizioni specifiche di assistenza parziale concordate con i paesi non aderenti alla zona euro che si trovano in gravi ristrettezze. Com'è potuto accadere che, trascurando totalmente il problema fondamentale delle tendenze demografiche europee, l'accordo firmato con il governo ungherese imponga un drastico taglio dell'assistenza all'infanzia? Trovo particolarmente vergognoso che l'accordo aggiuntivo firmato nel marzo scorso costringa l'Ungheria a ridurre i versamenti complementari nazionali con cui integra i pagamenti agricoli diretti. Dopo tutto, questa non è una questione sociale; nondimeno è stata inserita nell'accordo di adesione per porre rimedio al nostro grave svantaggio concorrenziale. Come vi è potuto venire in mente di compiere un'azione così immorale, insieme con l'inetto governo ungherese? Avete un'idea di quali e quanti danni tutto ciò stia arrecando agli agricoltori ungheresi e alla reputazione dell'Unione europea? Ovviamente voteremo a favore della proposta, perché essa rappresenta un passo avanti; però dimostra solo una solidarietà parziale. Quello che dobbiamo realizzare è la solidarietà piena.

**Elisa Ferreira, a nome del gruppo PSE.** – (PT) Signora Presidente, tra le altre cose, questa crisi ha messo in luce non soltanto i divari enormi esistenti tra i paesi della zona euro – e questa era forse la conclusione principale della relazione UEM@10 – ma anche e in particolare l'estrema vulnerabilità dei paesi che, pur appartenendo all'Unione europea, non hanno adottato l'euro.

Ecco perché è assolutamente vitale incrementare le risorse disponibili per sostenere le bilance dei pagamenti. E' anche per questo motivo che abbiamo accolto con favore l'innalzamento del limite degli aiuti finanziari da 12 a 25 e adesso a 50 miliardi di euro.

Ma è più importante affrontare i problemi alla radice, che limitarsi a contrastare le loro manifestazioni più evidenti.

L'Europa allargata e la zona euro devono ora dare un senso nuovo alla solidarietà europea e agli obiettivi di coesione e convergenza reale. Sotto questo profilo dobbiamo non soltanto comprendere la capacità delle politiche europee intersettoriali, ma anche riconsiderare nuovi strumenti finanziari, come gli *eurobond*.

Il sostegno finanziario per le bilance dei pagamenti è cruciale, ma non è affatto sufficiente per garantire la sostenibilità del progetto europeo e della moneta unica europea.

**Guntars Krasts (UEN).** – (LV) Grazie, signora Presidente. L'aumento a 50 miliardi di euro del meccanismo europeo di sostegno finanziario a medio termine è la risposta giusta nella situazione attuale. E' anche un segnale importante lanciato agli Stati membri dell'Unione europea che non fanno parte della zona euro, in particolare a quelli che hanno aderito all'Unione in tempi relativamente recenti. Gli effetti della crisi finanziaria mondiale sulla situazione economica e finanziaria di questo gruppo di Stati sono stati differenti; comune a tutti i paesi è stato tuttavia il calo significativo della fiducia a livello locale e internazionale nei loro sistemi finanziari. Quindi, l'aumento del meccanismo comunitario di sostegno è una dimostrazione di solidarietà tra gli Stati membri; esso svolgerà una funzione stabilizzatrice sui mercati finanziari e servirà a ridurre il rischio di instabilità dell'economia comunitaria nel suo complesso. Inoltre, grazie a questo potenziamento del meccanismo di sostegno a medio termine, per gli Stati membri sarà più facile ottenere dalle istituzioni finanziarie internazionali i finanziamenti di cui hanno bisogno. Appoggio la proposta avanzata dalla commissione competente con cui si chiede alla Commissione di informare il Parlamento europeo sui



memorandum d'intesa con gli Stati membri beneficiari degli aiuti, nonché la richiesta di eseguire tra due anni un controllo delle condizioni che rappresentano la base di riferimento per gli aiuti. Vi ringrazio.

### PRESIDENZA DELL'ON. MAURO

*Vicepresidente*

**Alain Lipietz**, a nome del gruppo Verts/ALE. – (FR) Signor Presidente, signor Commissario, è la seconda volta che si è reso necessario aumentare la garanzia fornita dall'Unione europea per superare le difficoltà degli Stati membri che non fanno parte della zona euro. E' la seconda volta: l'avevano già aumentata a dicembre.

Il commissario McCreevy si è congratulato con noi per la sollecitudine della nostra azione. Avevamo già agito con altrettanta sollecitudine a dicembre e vorremmo dire al commissario McCreevy, come ha fatto poco fa l'onorevole Berès, che l'ascensore...

Sì, Commissario McCreevy, prego? *Please?* Signor Commissario...

...Vorremmo che ci fosse reciprocità, e con questo intendo che, quando il Parlamento chiede alla Commissione di presentare un progetto sulla regolamentazione dei fondi *hedge*, vorremmo una risposta immediata e negli stessi tempi con i quali reagiamo noi quando la Commissione ci chiede di incrementare il sostegno finanziario per le *balance* dei pagamenti.

Stiamo indubbiamente attraversando una crisi. Non è necessario che ci riuniamo tutti i giorni, ma almeno facciamo in modo che non si debbano attendere sei mesi dal momento in cui il Parlamento chiede una direttiva sui fondi *hedge* al momento in cui la Commissione dà seguito a tale richiesta!

Per quanto riguarda tale sostegno, siamo assolutamente d'accordo sulla necessità di aumentare la linea di credito, e sono alquanto sorpreso dalle osservazioni dell'onorevole Becsey. Abbiamo affrontato la stessa identica discussione a dicembre. Il commissario Almunia aveva spiegato all'onorevole Becsey che era stato lo stesso governo ungherese a chiedere assistenza al FMI, ma non all'Unione europea, e che era stata l'Unione europea a offrire il proprio aiuto.

E' evidente che l'UE ha il dovere di dimostrare solidarietà nei confronti dei paesi che non fanno parte della zona euro, ma non c'è alcun valido motivo per respingere il sostegno del FMI, al quale tutti contribuiamo, Ungheria e Romania comprese.

Nella relazione Berès – per la quale, in ogni caso, esprimeremo voto favorevole – ci sono due punti che ci preoccupano. In primo luogo, che senso ha dire, al paragrafo 4, che dobbiamo impegnarci per la solidarietà tra paesi, per rilevare poi al paragrafo 11 che in nessun caso siamo vincolati dagli impegni assunti da un altro paese? E' vero che non siamo vincolati dagli impegni degli altri paesi, ma non occorre sottolinearlo, se poi anzi si esorta a dimostrare reciproca solidarietà.

Il secondo problema è l'asserzione secondo cui non esiste alcuna base giuridica su cui fondare il rafforzamento di questa solidarietà, ma spetta proprio alla Commissione fornire tale base giuridica. Siamo attraversando una crisi ed è ormai giunto il momento che ci venga fornita una base giuridica.

**Werner Langen (PPE-DE)**. – (DE) Signor Presidente, vorrei iniziare ringraziando l'onorevole Berès per la velocità con la quale ha preparato il progetto di relazione. Come sapete, la procedura prevede due fasi: la prima è la consultazione, il parere sul regolamento del Consiglio. Non è una procedura di codecisione. In questa fase, noi membri della commissione eravamo unanimi sul fatto che l'aumento da 12 a 25 e poi a 50 miliardi di euro fosse la decisione giusta. Tre Stati membri si sono già avvalsi dei finanziamenti: Ungheria – la cui situazione è già stata illustrata dall'onorevole Becsey, che ha affrontato anche il tema della responsabilità interna – Lettonia e Romania. Tali fondi ci consentono di fornire un'assistenza efficace e di sostenere attivamente i paesi che hanno incontrato difficoltà di pagamento.

Non dovremmo dimenticare che, al contempo, le istituzioni internazionali hanno deciso di incrementare di 1 100 miliardi di dollari i finanziamenti erogati dagli enti finanziari internazionali, ossia il Fondo monetario internazionale (FMI), la Banca mondiale e le banche per lo sviluppo. Ciò significa che disponiamo di un duplice strumento. L'Europa ha contribuito a tale aumento, assumendosi al contempo la propria responsabilità. In questo contesto, il progetto di risoluzione su cui abbiamo votato ieri sera in commissione per i problemi economici e monetari sulla base di proposte di compromesso, si presta anche all'adozione delle richieste del Parlamento, delle esigenze e delle domande della Commissione e del Consiglio competente in vista della legislazione futura.

A tale proposito, c'è una questione giuridica relativa agli *eurobond* e all'articolo 100 che è vincolante unicamente per la zona euro. Se consideriamo che attualmente i trattati non prevedono alcuna base giuridica per gli *eurobond*, comprendiamo di essere sulla strada giusta. D'altra parte alla Commissione deve essere affidato il compito di esaminare le condizioni necessarie a rendere innanzi tutto possibili tali misure. Ritengo si tratti di una modalità di intervento responsabile.

Il nostro gruppo sosterrà pertanto la proposta nel suo insieme: sia la proposta di regolamento, sia la proposta di risoluzione. Speriamo che ciò non porti l'Europa ad assumersi ulteriori responsabilità di finanziamento, di qualunque tipo, che farebbero saltare qualsiasi bilancio. Il tetto di 50 miliardi di euro è quindi assolutamente giustificabile. Se dovessero presentarsi nuove sfide, non potremo chiudere gli occhi di fronte ad esse.

**Dariusz Rosati (PSE).** – (PL) Signor Presidente, vorrei esprimere il mio convinto sostegno alla proposta della Commissione di raddoppiare il sostegno finanziario che può essere concesso ai nuovi Stati membri non facenti parte della zona euro. Desidero congratularmi con la Commissione per la rapida reazione e ringraziare la relatrice, l'onorevole Berès.

La crisi attuale ha dimostrato, al di là di qualsiasi dubbio, che i nuovi Stati membri non appartenenti alla zona euro possono essere molto vulnerabili alle fluttuazioni dei mercati finanziari, spesso non per colpa loro. Si è detto che gli aiuti dell'Unione europea dovrebbero essere frutto del principio di solidarietà. Sono assolutamente d'accordo, ma vorrei aggiungere che sono anche giustificati dal fatto che la crisi non ha avuto origine nei nuovi Stati membri e che essi non sono responsabili delle turbolenze sui mercati finanziari, quindi è pienamente giustificato fornire loro aiuto.

Vorrei aggiungere che, a prescindere dal fatto che la proposta sia o meno condivisa e appoggiata, il metodo più efficace per eliminare minacce simili in futuro è consentire a questi paesi di entrare quanto prima alla zona euro. I costi saranno minori e l'Unione europea ne guadagnerà in stabilità.

**Edit Herczog (PSE).** – (HU) Signor Presidente, signor Commissario, onorevole Berès, pur non essendo in grado di prevedere la durata e l'entità della crisi, la teniamo costantemente sotto controllo. Seppure non possiamo affrontare la crisi ex ante, dobbiamo cercare di ridurre al minimo i tempi di reazione ed assicurare il massimo livello di trasparenza, democrazia ed efficienza. Per quanto riguarda la questione tempo, stiamo affrontando la crisi come il dio greco, Crono: il tempo dedicato ad affrontare la crisi sta inghiottendo i suoi stessi figli. Se non riusciremo ad avviare un'azione rapida ed efficace, rimarremo vittime della crisi. Il sistema istituzionale europeo deve assumere il ruolo di Rea, moglie di Crono, ossia sfruttare al meglio il tempo di cui disponiamo per affrontare la crisi. Ringrazio il Parlamento europeo, la Commissione e il Consiglio per aver adottato la decisione comune tesa ad accrescere solidarietà ed efficienza. Dal momento che l'onorevole Becsey ha sollevato questioni politiche interne, vorrei anch'io – se mi è consentito, segnalare che, nell'affrontare la crisi, gli europarlamentari hanno il dovere di collaborare tra di loro nei parlamenti nazionali. Ciò di cui abbiamo bisogno non è una frattura tra il partito al governo e l'opposizione, bensì il sostegno di ogni parte coinvolta nella gestione della crisi. Ciò vale per il mio paese, l'Ungheria, come per qualsiasi altro.

**Theodor Dumitru Stolojan (PPE-DE).** – (RO) Desidero ringraziare la Commissione, il Consiglio e il Parlamento per l'efficienza con cui hanno elaborato questa misura. Molti Stati membri che non fanno parte della zona euro, compresa la Romania, beneficeranno dell'incremento al meccanismo di sostegno finanziario per le bilance dei pagamenti. Senza tale misura, la situazione creata a seguito della crisi economica e finanziaria sarebbe stata molto più complessa in questi Stati membri che non rientrano nell'eurozona. Dal momento che è stato dimostrato ancora una volta che gli Stati membri che utilizzano l'euro hanno superato meglio la crisi finanziaria, propongo che nei memorandum di intesa stipulati tra la Commissione e gli Stati membri per poter utilizzare tali fondi, sia necessario rammentare agli Stati membri, soprattutto a quelli nuovi, che sono tenuti ad adottare ogni possibile misura in vista dell'ingresso nella zona euro.

**Andrzej Wielowieyski (ALDE).** – (FR) Signor Presidente, signor Commissario, sostengo senza riserve la relazione dell'onorevole Berès e ritengo che il fatto stesso che si svolga il G20 anziché il G8 sia un importante passo avanti.

Credo che le posizioni assunte a Londra, soprattutto da parte degli europei, siano ragionevoli, ma che non dobbiamo fermarci qui: non si tratta soltanto di sorvegliare meglio i mercati e i fondi *hedge*, o di sostenere le nostre bilance dei pagamenti e l'economia a forza di iniezioni di miliardi di dollari di liquidità.

Il sistema monetario internazionale non funziona correttamente perché non sappiamo esattamente quanto costano beni e servizi nei vari paesi. Dobbiamo pertanto andare avanti e valutare l'eventualità di introdurre una valuta internazionale o, almeno, di creare un sistema politico comune che riunisca alcune valute principali.

Cina, Russia, molti paesi in via di sviluppo, nonché i nuovi Stati membri dell'Unione hanno tutti bisogno di stabilità e di regole.

Signor Commissario, tutto questo dipende anche da noi, dall'Unione europea.

**Margarita Starkevičiūtė (ALDE).** – (LT) Vorrei far notare a tutti un fatto spiacevole che si nasconde dietro le belle parole. L'Europa è in realtà divisa in due: la zona euro e la zona non euro. Un'ora fa, abbiamo discusso del controllo dei mercati finanziari; è ovvio che l'obiettivo è garantire che la circolazione dei capitali e le attività dei gruppi finanziari si svolgano uniformemente in tutta Europa. Ciò significa affidare la gestione macroeconomica alla dimensione nazionale e in caso di problemi, i paesi si ritrovano a doverli gestire da soli. Non è certo il tipo di atteggiamento che ci aiuterà a rafforzare il mercato comune. Occorre una gestione macroeconomica comune che potremo realizzare appoggiando la proposta del gruppo de Larosière. Ad ogni modo, tale gestione macroeconomica deve svilupparsi a livello europeo, non soltanto all'interno della zona euro, ed è necessaria al più presto. Credo che in occasione del Consiglio Ecofin il Parlamento europeo dovrebbe proporre la discussione della gestione macroeconomica non solo nell'ambito della zona euro, ma a livello di Unione europea.

**Charlie McCreevy, membro della Commissione.** – (EN) Signor Presidente, l'onorevole Becsey ha sollevato la questione della condizionalità dei finanziamenti. Vorrei dire semplicemente che le condizioni vengono discusse con i governi e con tutti gli Stati membri in seno al Consiglio, non sono pertanto imposte unilateralmente.

Vari oratori hanno sollevato la questione della base giuridica su cui si fonda questa specifica disposizione. La Commissione ha valutato la possibilità di utilizzare l'articolo 100 come base per un nuovo strumento di sostegno alle bilance dei pagamenti all'interno dell'Unione europea. In ragione dell'urgenza della questione e dell'importanza di assicurare la continuità, è stato tuttavia corretto attenersi agli attuali strumenti giuridici e limitare al minimo la revisione del regolamento (CE) n. 332/2002 che istituisce un meccanismo di sostegno finanziario a medio termine per gli Stati membri non facenti parte della zona euro, prevedendo unicamente l'aumento entro il tetto massimo stabilito dal Consiglio europeo e alcune migliorie tecniche che si sono rese necessarie alla luce dell'esperienza acquisita con l'attuazione del meccanismo di sostegno per le bilance dei pagamenti dallo scorso autunno. Alcuni oratori hanno ricordato questo specifico punto.

Desidero ringraziare nuovamente il Parlamento europeo per l'efficienza con cui ha trattato questo dossier.

**Pervenche Berès, relatore.** – (FR) Signor Presidente, è vero che talvolta ci piacerebbe che la Commissione desse prova dello stesso senso di responsabilità e della stessa efficienza del Parlamento europeo.

All'onorevole Becsey vorrei dire che, a mio avviso, la risoluzione sulla quale ci accingiamo a votare evidenzia chiaramente gli aspetti legati all'appartenenza alla zona euro, nonché l'importanza di applicare concretamente il concetto di solidarietà nell'Unione europea, ed è questa una delle ragioni per cui sosteniamo con convinzione la proposta.

Signor Commissario, per quanto riguarda l'articolo 100, il problema non è tanto di sapere se in questo caso sarà utilizzato o meno, quanto di capire se l'Unione europea si sta finalmente dotando di tutti gli strumenti per affrontare la realtà della crisi e le sue potenziali evoluzioni future.

Riteniamo che la Commissione debba applicare il diritto derivato affinché, in futuro, sia possibile ricorrere all'articolo 100 per affrontare all'interno della zona euro i problemi per i quali i 50 miliardi di euro che saranno votati oggi non potrebbero essere utilizzati.

E' questo lo spirito della posizione del Parlamento europeo, e mi auguro che la Commissione ascolti il nostro messaggio, che si tratti di singoli meccanismi o della gamma completa di strumenti necessari per affrontare la crisi, di condizioni per la stesura dei memorandum o della condizionalità di questi finanziamenti nei negoziati con gli Stati membri interessati.

**Presidente.** – Comunico di aver ricevuto una proposta di risoluzione<sup>(1)</sup> conformemente all'articolo 103, paragrafo 2 del regolamento.

La discussione è chiusa.

La votazione si svolgerà venerdì 24 aprile.

---

(1) Cfr. Processo verbale.

(La seduta, sospesa alle 11.20, è ripresa alle 12.00)

## PRESIDENZA DELL'ON. PÖTTERING

*Presidente*

### 6. Turno di votazioni

**Presidente.** – Onorevoli colleghi, vorrei porgere a tutti voi un cordiale benvenuto. Mi fa particolarmente piacere che sia con noi il ministro degli Esteri ceco, Karel Schwarzenberg. Ministro Schwarzenberg, le rivolgo un caloroso benvenuto al Parlamento europeo.

(Applausi)

L'ordine del giorno reca il turno di votazioni.

(Per i risultati e altri dettagli della votazione: vedasi processo verbale)

#### 6.1. Calendario delle tornate del Parlamento europeo - 2010

#### 6.2. Accordo CE/Repubblica islamica del Pakistan su alcuni aspetti relativi ai servizi aerei (A6-0188/2009, Paolo Costa)

#### 6.3. Adesione della CE al regolamento UNECE n. 61 recante disposizioni uniformi per l'omologazione dei veicoli commerciali (A6-0243/2009, Helmuth Markov)

#### 6.4. Condizioni di polizia sanitaria che disciplinano i movimenti di equidi e le importazioni di equidi in provenienza dai paesi terzi (versione codificata) (A6-0248/2009, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg)

#### 6.5. Regime di scambi per talune merci ottenute dalla trasformazione di prodotti agricoli (versione codificata) (A6-0249/2009, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg)

#### 6.6. Coordinamento dei sistemi di sicurezza sociale (A6-0207/2009, Jan Cremers)

– Prima della votazione:

**Jan Cremers, relatore.** – (NL) Sarò brevissimo. Abbiamo discusso questo fascicolo in prima lettura meno di un anno fa. All'epoca, quest'Aula aveva chiesto che i lavoratori interessati e i cittadini europei che godono della libertà di circolazione fossero informati meglio. Su richiesta del Parlamento europeo, dopo che il Consiglio dei ministri aveva espresso la propria posizione, sono partiti i negoziati che siamo riusciti a concludere positivamente.

Vorrei soprattutto rivolgere un ringraziamento ai miei colleghi e all'onorevole Lambert in particolare. Abbiamo lavorato molto bene con la Commissione europea. Anche la presidenza ceca ha riconosciuto l'importanza di questo fascicolo e credo di poter dire che abbiamo conseguito un valido risultato, almeno per tutti coloro che desiderano poter circolare liberamente in Europa. Mi fermo qui.

#### 6.7. Coordinamento dei sistemi di sicurezza sociale: regolamento di applicazione (A6-0204/2009, Jean Lambert)

– Prima della votazione:

**Jean Lambert, relatore.** – (EN) Signor Presidente, ringrazio tutti i colleghi che hanno partecipato a questo lavoro negli ultimi cinque anni, nonché la Commissione e il Consiglio per il lavoro svolto relativamente a questo regolamento di applicazione.

Il coordinamento dei sistemi di sicurezza sociale esiste dal 1971 – non è nuovo, come qualcuno credeva l'ultima volta che ne abbiamo discusso – ed è questo regolamento che sarà oggetto della discussione sull'assistenza sanitaria transfrontaliera di giovedì mattina. E' precisamente questo il regolamento a cui si riferisce e di cui stabilisce le modalità di applicazione.

Riteniamo di aver compiuto notevoli progressi, soprattutto in termini di mezzi di comunicazione elettronici, che speriamo possano accelerare l'iter per tutti i cittadini, ma quest'Aula ritiene di aver contribuito in questo processo ad accrescere i diritti dei cittadini che ora possono ottenere molte più informazioni, soprattutto nel caso dei cittadini distaccati per motivi di lavoro. Riteniamo altresì di aver compiuto qualche piccolo progresso sulle scadenze, sebbene questa sia una tematica di competenza degli Stati membri.

E' un risultato importante: significa che ora possiamo introdurre il regolamento aggiornato e speriamo davvero che possa funzionare più rapidamente e nell'interesse di tutti i cittadini. Ancora una volta, ringrazio tutti i colleghi che hanno contribuito a questo processo lungo, difficile ma che, speriamo, possa aver prodotto un risultato molto proficuo.

(Applausi)

### **6.8. Programma europeo di ricerca e sviluppo in metrologia (A6-0221/2009, Erika Mann)**

– *Prima della votazione:*

**Erika Mann, relatore.** – (DE) Signor Presidente, onorevoli colleghi, siamo oggi in grado di concludere questa procedura in prima lettura perché siamo riusciti a mettere in atto un'ottima cooperazione sia tra i gruppi parlamentari, al di là delle divisioni, sia con le altre istituzioni. Per questo motivo, vorrei rivolgere un particolare ringraziamento ai colleghi, al Consiglio, alla Commissione, alla segreteria della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia, al Comitato economico e sociale europeo e, naturalmente, alla folta schiera di ricercatori che hanno contribuito al lavoro.

Abbiamo ora la possibilità di coordinare la ricerca europea, nel contesto della futura cooperazione tra i 22 istituti nazionali di metrologia, che contribuirà in buona parte ad armonizzare a livello europeo l'importante settore delle misurazioni. Inoltre, in futuro sarà rafforzata la cooperazione che coinvolgerà i cinque Stati membri che non partecipano ancora a questa integrazione. Abbiamo realizzato tutti questi obiettivi applicando l'articolo 169, relativo al coordinamento dei finanziamenti nazionali ed europei per la ricerca. Ciascuno di tali fondi è pari a 200 milioni di euro che ci consentiranno di garantire la cooperazione tra i singoli Stati.

La ricerca nel campo delle misurazioni si articola su un'ampia gamma di ambiti, dal diabete alla nanotecnologia allo spazio, e in futuro rivestirà un ruolo importante per la definizione delle norme in materia di CO<sub>2</sub>. Desidero pertanto ringraziare ancora una volta tutti coloro che hanno partecipato al lavoro: spero che rafforzi la cooperazione europea in questo ambito della ricerca così importante per tutti.

### **6.9. Obblighi degli operatori che commercializzano legname e prodotti del legno (A6-0115/2009, Caroline Lucas)**

### **6.10. Livello minimo degli stock di petrolio greggio e/o di prodotti petroliferi (A6-0214/2009, Miloslav Ransdorf)**

### **6.11. Rete informativa di allarme sulle infrastrutture critiche (CIWIN) (A6-0228/2009, Luca Romagnoli)**

### **6.12. Rete europea di protezione delle personalità (A6-0193/2009, Gérard Deprez)**

### **6.13. Programmi nazionali per la ristrutturazione del settore del cotone (A6-0200/2009, María Isabel Salinas García)**

– *Prima della votazione:*

**Charlie McCreevy**, *membro della Commissione*. – (EN) Signor Presidente, dall'approvazione della nuova riforma del settore del cotone da parte del Consiglio nel giugno 2008, gran parte del lavoro si è concentrato su programmi di ristrutturazione nei principali Stati membri produttori di cotone.

Con la presente proposta la Commissione intende rispondere all'invito del Consiglio ad adeguare il quadro in cui si iscrivono tali programmi di ristrutturazione. La principale modifica riguarda la possibilità di presentare un programma della durata di otto anni, anziché quattro, arco temporale che consentirebbe di condurre sostanziali operazioni di ristrutturazione.

La Commissione ringrazia la relatrice per il sostegno offerto alla propria proposta.

**Presidente**. – Ci fa molto piacere che la Commissione apprezzi il nostro lavoro, dovrebbe essere sempre così.

#### **6.14. Protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi nel settore dei trasporti (protocollo sui trasporti) (A6-0219/2009, Reinhard Rack)**

– *Prima della votazione:*

**Reinhard Rack**, *relatore*. – (DE) Signor Presidente, l'adesione dell'Unione europea al protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi è una piccola tessera che si inserisce tuttavia perfettamente nel puzzle rappresentato da una nuova politica dei trasporti in Europa. Ci restano ancora da affrontare i temi dell'efficienza, della fluidità e della sicurezza dei trasporti, ai quali aggiungiamo tutte le problematiche che coinvolgono le persone che vivono vicine o in zone circostanti le rotte dei trasporti. E' un messaggio importante. Dopo essere stati membri dell'Unione europea per 15 anni, noi austriaci ci sentiamo particolarmente confortati dall'aver portato all'attenzione della Comunità europea molte di queste tematiche e dal fatto che, di conseguenza, l'Europa abbia cominciato ad occuparsi di questi temi.

Desidero ringraziare di cuore tutti i colleghi per il loro contributo.

#### **6.15. Bilancio rettificativo 2/2009 (A6-0192/2009, Jutta Haug)**

#### **6.16. Bilancio rettificativo n. 3/2009 (A6-0194/2009, Jutta Haug)**

#### **6.17. Richiesta di difesa dei privilegi e delle immunità di Aldo Patriciello (A6-0196/2009, Aloyzas Sakalas)**

#### **6.18. Richiesta di difesa dei privilegi e delle immunità di Renato Brunetta (A6-0195/2009, Aloyzas Sakalas)**

#### **6.19. Richiesta di consultazione sull'immunità e i privilegi di Antonio Di Pietro (A6-0197/2009, Aloyzas Sakalas)**

#### **6.20. Richiesta di revoca dell'immunità di Hannes Swoboda (A6-0190/2009, Klaus-Heiner Lehne)**

– *Prima della votazione:*

**Hannes Swoboda (PSE)**. – (DE) Signor Presidente, volevo semplicemente comunicare che non parteciperò a questa votazione.

#### **6.21. Controllo dell'esecuzione di bilancio dello strumento di assistenza preadesione (A6-0181/2009, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou)**

#### **6.22. Esecuzione effettiva delle decisioni giudiziarie nell'Unione europea: la trasparenza del patrimonio del debitore (A6-0252/2009, Neena Gill)**

**6.23. Relazione annuale d'attività della commissione per le petizioni 2008 (A6-0232/2009, Mairead McGuinness)**

**6.24. Integrazione della dimensione di genere nell'ambito dei lavori delle commissioni e delegazioni (A6-0198/2009, Anna Záborská)**

**6.25. Norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica (A6-0216/2009, Eluned Morgan)**

– Prima della votazione:

**Eluned Morgan, relatore.** – (EN) Signor Presidente, il Parlamento ha cambiato posizione sulla direttiva energia elettrica e gas rispetto alla prima lettura e vorrei brevemente spiegarne il motivo.

La relazione nella sua forma attuale è lungi dall'essere perfetta; riteniamo tuttavia di aver ottenuto vantaggi consistenti per i consumatori di energia nell'Unione europea. Per la prima volta in assoluto abbiamo inserito nell'agenda europea il tema della povertà energetica e abbiamo garantito l'indipendenza delle autorità nazionali di regolamentazione attribuendo loro un ruolo più forte in termini di sorveglianza del nuovo sistema.

Vorremmo tuttavia incoraggiare la Commissione e, in particolare, le autorità preposte alla tutela della concorrenza a portare avanti il proprio lavoro al fine di garantire che le imprese proprietarie sia di sistemi di generazione che di trasmissione rispettino le regole e non abusino della loro posizione.

Desidero ringraziare i colleghi per tutto il sostegno offerto nel corso degli anni.

**6.26. Agenzia per la cooperazione fra i regolatori nazionali dell'energia (A6-0235/2009, Giles Chichester)**

**6.27. Accesso alla rete per gli scambi transfrontalieri di energia elettrica (A6-0213/2009, Alejo Vidal-Quadras)**

**6.28. Norme comuni per il mercato interno del gas naturale (A6-0238/2009, Antonio Mussa)**

**6.29. Accesso alle reti di trasporto del gas naturale (A6-0237/2009, Atanas Papanizov)**

**6.30. Interoperabilità per le pubbliche amministrazioni europee (ISA) (A6-0136/2009, Dragoș Florin David)**

**6.31. Macchine per l'applicazione di antiparassitari (A6-0137/2009, Leopold Józef Rutowicz)**

– Prima della votazione sull'emendamento n. 39:

**Leopold Józef Rutowicz, relatore.** – (PL) Nel luglio 2006, la Commissione aveva presentato una strategia volta a ridurre i rischi e gli effetti negativi globali degli antiparassitari sulla salute umana e sull'ambiente. L'ultimo elemento di questa strategia è la proposta di direttiva concernente le macchine per l'applicazione di antiparassitari che modifica la direttiva 2006/42/CE relativa alle macchine. Tale direttiva definisce i requisiti di conformità delle macchine volti a limitare gli effetti negativi degli antiparassitari sull'ambiente, l'operatore e le zone circostanti. La definizione di questi requisiti ridurrà le differenze tra le normative e le procedure adottate in alcuni paesi della Comunità per quanto riguarda l'applicazione degli antiparassitari, assicurerà un livello uniforme di protezione ambientale nella Comunità, e consentirà la libera circolazione di queste macchine nel mercato comunitario, elemento di particolare rilievo per le piccole e medie imprese, che costituiscono la maggioranza dei produttori di questo tipo di attrezzature.

La proposta e gli emendamenti suggeriti sono stati oggetto di discussione in occasione di seminari, riunioni con rappresentanti del Consiglio, della Commissione, relatori ombra e parti interessate, e in occasione di negoziati tripartiti. Viste le significative differenze tecniche tra i diversi tipi di macchine – da quelle semplici e manuali a quelle che richiedono l'impiego di personale qualificato — alcuni emendamenti non sono stati accolti e si è deciso di inserirli all'interno di norme elaborate dal Comitato europeo di normalizzazione su richiesta della Commissione. Tale decisione ha consentito di pervenire ad un consenso. L'emendamento n. 39 è stato accolto e questa posizione è stata confermata dal Consiglio.

Desidero in particolare ringraziare i relatori ombra, i rappresentanti della Commissione e del Consiglio, la segreteria della commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori e le parti interessate per l'aiuto e la cooperazione. Propongo l'adozione della direttiva, che contribuirà a migliorare la protezione dell'ambiente, degli operatori e delle zone circostanti durante l'applicazione degli antiparassitari.

**Charlie McCreevy**, *membro della Commissione*. – (EN) Signor Presidente, la Commissione desidera ringraziare il relatore, l'onorevole Rutowicz, per il suo lavoro e l'impegno messo in atto per elaborare questa proposta.

La Commissione accoglie con favore l'emendamento di compromesso n. 39 e auspica la rapida adozione della proposta secondo questa impostazione.

La Commissione vorrebbe formulare la seguente dichiarazione: "Per sostenere i requisiti fondamentali contenuti nella sezione 2.4 dell'allegato I, la Commissione incaricherà il CEN di sviluppare norme armonizzate per ciascuna categoria di macchine per l'applicazione di antiparassitari, sulla base delle migliori tecniche disponibili per evitare l'esposizione non intenzionale dell'ambiente agli antiparassitari. In particolare, il mandato esigerà che le norme forniscano specifiche e criteri tecnici per il montaggio di sistemi a schermo meccanico, irroratrici a tunnel e attrezzature di polverizzazione per evitare la contaminazione della fonte di approvvigionamento idrico durante le operazioni di riempimento e svuotamento e precise specifiche relative alle istruzioni del costruttore per evitare ogni fuoriuscita di antiparassitari, tenendo conto di tutti i parametri pertinenti, quali pressione degli ugelli, altezza della barra irrorante braccio, velocità del vento, temperatura e umidità dell'aria e velocità di guida."

### **6.32. Etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante (A6-0218/2009, Ivo Belet)**

### **6.33. Modifica del regolamento (CE) n. 717/2007 (telefonia mobile) e della direttiva 2002/21/CE (comunicazioni elettroniche) (A6-0138/2009, Adina-Ioana Vălean)**

– *Prima della votazione:*

**Adina-Ioana Vălean** (ALDE). – (EN) Signor Presidente, si tratta di una modifica di secondaria importanza richiesta dal Consiglio al fine di eliminare un'incongruenza in merito ai tassi di cambio applicabili ai tetti massimi per gli SMS e il limite di interruzione del servizio. Pertanto, come convenuto con il Consiglio, alla fine dell'articolo 1, paragrafo 4 del regolamento originario, ossia articolo 1, punto 2(b) del regolamento modificativo dovrebbe essere aggiunto il seguente paragrafo: "Dovranno essere applicati gli stessi tassi di cambio di riferimento alla revisione annuale delle tariffe di cui agli articoli 4 bis, 4 ter e 6 bis paragrafo 3 ove dette tariffe siano espresse in valute diverse dall'euro."

*(L'emendamento orale viene accolto)*

### **6.34. Obblighi in materia di relazioni e di documentazione in caso di fusioni e scissioni (A6-0247/2009, Renate Weber)**

– *Prima della votazione sulla risoluzione emendata:*

**Charlie McCreevy**, *membro della Commissione*. – (EN) Signor Presidente, la Commissione accoglie con favore l'adozione della relazione Weber sostenuta nel testo di compromesso sulla semplificazione degli obblighi in materia di relazioni e di documentazione in caso di fusioni e scissioni di società per azioni. Sebbene la Commissione si fosse spinta addirittura oltre nella sua proposta originaria, sarà comunque possibile mantenere una parte molto significativa del potenziale di risparmio previsto dalla proposta iniziale della Commissione, pari a 172 milioni di euro all'anno.



Stiamo facendo passi avanti per quanto riguarda la riduzione degli oneri amministrativi, elemento che contribuirà a sviluppare il potenziale di crescita e contribuirà alla ripresa in Europa.

### **6.35. Accesso alle attività di assicurazione e di riassicurazione e al loro esercizio (rifusione) (A6-0413/2008, Peter Skinner)**

– *Prima della votazione:*

**Charlie McCreevy**, *membro della Commissione*. – Signor Presidente, vorrei esprimere il mio apprezzamento e la mia ammirazione per la trattazione estremamente efficiente del fascicolo Solvibilità II da parte del Parlamento europeo e per la vostra disponibilità al compromesso.

Grazie a Solvibilità II, l'Unione europea disporrà di un quadro moderno per la vigilanza assicurativa, che costituirà il riferimento ufficiale per il settore delle assicurazioni e per i contraenti.

Personalmente mi dispiace che sia stato eliminato il regime del supporto del gruppo: si è persa un'opportunità per compiere ulteriori progressi nell'ambito della vigilanza di gruppo. La Commissione appoggerà tuttavia l'accordo tra Parlamento e Consiglio se sostenuto dal vostro voto.

Naturalmente, c'è dell'altro. Rimane ancora molto lavoro da svolgere: le misure di attuazione dovranno entrare in vigore prima di ottobre 2012 per garantire agli Stati membri e al settore un margine di tempo sufficiente per prepararsi all'introduzione di Solvibilità II.

Vi posso garantire che la Commissione farà quanto in suo potere al fine di facilitare questo processo e mettere in atto quanto prima le riforme, ormai attese da tempo, nell'interesse di tutte le parti coinvolte.

### **6.36. Accordo commerciale interinale con il Turkmenistan**

– *Prima della votazione:*

**Karel Schwarzenberg**, *presidente in carica del Consiglio*. – (EN) Signor Presidente, vorrei ricordarle che il Consiglio ha sempre esaminato i pareri e le risoluzioni del Parlamento con grande interesse ed attenzione. Al contempo, il Consiglio ha affrontato con grande serietà la questione dei diritti umani, come testimoniato dalle relazioni contrattuali tra l'Unione europea e paesi di varie regioni del mondo.

Nell'ambito dell'accordo di Cotonou – un trattato tra l'Unione europea e il gruppo dei paesi ACP – dal 1995 si sono verificati oltre 15 casi in cui la Comunità ha sospeso parzialmente o totalmente l'applicazione degli accordi con alcuni paesi a causa del mancato adempimento degli obblighi derivanti dalla clausola sui diritti umani.

Sarete sicuramente a conoscenza anche delle sanzioni imposte dal Consiglio all'Uzbekistan a seguito dei fatti di Andijan nel 2005. Naturalmente rimane ancora molto da fare nell'ambito dei diritti umani e del rispetto dello stato di diritto e della democrazia in Turkmenistan.

Continueremo ad esercitare pressione, in particolare, per il rilascio di tutti i prigionieri politici, affinché sia garantito libero accesso alle carceri al comitato internazionale della Croce Rossa, per l'eliminazione delle restrizioni sui viaggi all'estero e per la libertà dei mezzi di informazione nella società civile. Intendiamo adottare le misure più idonee in conformità con l'accordo, compresa, se necessaria, la sospensione dell'accordo con il Turkmenistan, in caso di violazione dei diritti umani, come sancito dall'accordo stesso.

**Charlie McCreevy**, *membro della Commissione*. – (EN) Signor Presidente, la Commissione ha attentamente preso nota delle preoccupazioni del Parlamento in merito alla situazione della democrazia e dei diritti umani in Turkmenistan. Accogliamo favorevolmente la dichiarazione contenuta nel progetto di risoluzione comune secondo cui la conclusione di un accordo commerciale interinale costituirebbe un primo passo positivo che ci consentirà di impegnarci maggiormente con il Turkmenistan al fine di promuovere la cooperazione e ulteriori evoluzioni positive.

La Commissione è consapevole delle preoccupazioni del Parlamento in merito alla possibilità di sospendere gli accordi. In occasione della discussione del mese scorso la commissario Ferrero-Waldner, aveva affermato che sia l'accordo commerciale interinale (articolo 1), sia l'accordo di partenariato e cooperazione (articolo 2) contengono clausole sui diritti umani che ne costituiscono un elemento fondamentale. Oltre a dette

disposizioni, l'articolo 28 dell'accordo commerciale interinale e l'articolo 94 dell'accordo di partenariato e cooperazione consentono a ciascuna delle parti di adottare opportune misure in caso di gravi violazioni degli accordi. Secondo la Commissione, tali misure potrebbero includere anche la sospensione degli accordi.

La Commissione, insieme agli Stati membri, si impegna a vigilare attentamente sulla situazione dei diritti umani in Turkmenistan e ad informare regolarmente gli organi competenti del Parlamento. Qualora il Parlamento – nel momento in cui venisse a conoscenza di gravi violazioni di elementi fondamentali dell'accordo commerciale interinale, in particolare per quanto riguarda i diritti umani – dovesse raccomandare l'adozione di opportune misure, la Commissione valuterà seriamente la possibilità di riprendere le raccomandazioni del Parlamento nella propria proposta al Consiglio.

**Harlem Désir (PSE).** – (FR) Signor Presidente, le dichiarazioni del presidente in carica del Consiglio e del commissario sono molto interessanti: dimostrano che il Parlamento europeo ha il diritto di esigere che la firma di un nuovo accordo commerciale con il Turkmenistan sia subordinata al rispetto dei diritti umani, un principio fondamentale degli accordi commerciali conclusi dall'Unione europea.

Tuttavia, dato l'elevato numero di violazioni dei diritti umani in quel paese, tutt'ora commesse, credo che il metodo migliore per affermare questa filosofia sia intanto di rinviare questo nuovo impegno commerciale che ci state proponendo e di non dare l'assenso che ci viene chiesto oggi.

**Helmuth Markov (GUE/NGL).** – (DE) Signor Presidente, nella sua discussione e nei suoi documenti, quest'Aula ha chiesto sia alla Commissione che al Consiglio di affermare che, qualora il Parlamento dovesse chiedere la sospensione o la revoca di questo accordo, aderirebbero a tale richiesta.

Le dichiarazioni sono state molto diverse: il presidente in carica del Consiglio non si è pronunciato sulle modalità di un'eventuale reazione del Consiglio se il Parlamento dovesse formulare questa richiesta. Il commissario si è limitato ad affermare che la Commissione rifletterebbe sul da farsi. Personalmente ritengo che le richieste del Parlamento non siano state minimamente ascoltate né dalla Commissione né dal Consiglio, non posso pertanto che raccomandare di negare per ora il nostro sostegno.

(Applausi)

**Daniel Caspary (PPE-DE).** – (DE) Signor Presidente, onorevoli colleghi, sono tre anni e mezzo che discutiamo del Turkmenistan in varie commissioni parlamentari. Ci sono i trattati europei e il Parlamento deve rispettarli, anche se non sempre ci piace.

Oggi, con le dichiarazioni del Consiglio e della Commissione, siamo riusciti ad ottenere gli impegni e le promesse consentiti dai trattati europei. La Commissione e il Consiglio hanno accettato di valutare seriamente la possibilità di seguire l'orientamento del Parlamento nel momento in cui esprimesse un parere ed eventualmente chiedesse la sospensione dell'accordo.

Come tutti sappiamo, purtroppo, è il massimo che il Parlamento può sperare nell'ambito del campo di applicazione dei trattati europei. C'è un errore che dobbiamo evitare a ogni costo: tenere in ostaggio i nostri rapporti con un paese pur di accrescere i poteri del Parlamento europeo. Vi esorto a riflettere sulle dichiarazioni del Consiglio e della Commissione. Era il massimo che potessimo sperare. In questo contesto, e in queste circostanze, vorrei chiedere il vostro sostegno per la firma dell'accordo.

**Daniel Cohn-Bendit, a nome del gruppo Verts/ALE.** – (DE) Signor Presidente, se non era a nome del gruppo, presento richiesta di rinvio a nome del gruppo Verde/Alleanza libera europea.

(La richiesta di rinvio in commissione è respinta)

**6.37. Accordo commerciale interinale con il Turkmenistan (A6-0085/2006, Daniel Caspary)**

**6.38. Quadro comunitario per la sicurezza nucleare (A6-0236/2009, Gunnar Hökmark)**

**6.39. Regime di controllo comunitario per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca (A6-0253/2009, Raúl Romeva i Rueda)**

**6.40. Conservazione delle risorse della pesca attraverso misure tecniche  
(A6-0206/2009, Cornelis Visser)**

**6.41. Una politica d'immigrazione comune per l'Europa: principi, azioni e strumenti  
(A6-0251/2009, Simon Busuttil)**

**6.42. Libro verde sul futuro delle RTE-T (A6-0224/2009, Eva Lichtenberger)**

**7. Dichiarazioni di voto**

**Dichiarazioni di voto orali**

**Calendario delle tornate del Parlamento europeo - 2010**

**David Sumberg (PPE-DE).** – (EN) Signor Presidente, potrebbe pensare che, dato che a luglio lascerò quest'Aula, non dovrei esprimermi sul programma per il 2010. Ma deluderei coloro che mi hanno votato e hanno fatto sì che io sedessi qui negli ultimi dieci anni se non cogliessi questa opportunità per protestare contro il fatto che il Parlamento continui a riunirsi a Strasburgo. E' uno scandaloso spreco di denaro dei contribuenti. Non ce n'è alcun motivo: c'è una sede del Parlamento a Bruxelles che va più che bene e ci dovrebbe bastare. Quando ne parlo ai cittadini nel Regno Unito, citando la spesa e le difficoltà che tutti incontrano per venire qui, restano assolutamente sbalorditi, in particolare in un periodo di ristrettezze economiche, increduli che si debba continuare a seguire questa abitudine. E' venuto il momento di porre fine alla farsa di Strasburgo, di fare in modo che il Parlamento lavori solo a Bruxelles e di contribuire concretamente a risparmiare denaro pubblico e spenderlo per scopi più utili.

**PRESIDENZA DELL'ON. COCILOVO**

*Vicepresidente*

**Christopher Heaton-Harris (PPE-DE).** – (EN) Signor Presidente, ogni anno, la conferenza dei presidenti presenta vari emendamenti tesi a fare in modo che si trascorra a Strasburgo più tempo del necessario. In realtà, a Strasburgo passiamo più tempo di quanto chiunque non lavori qui possa immaginare: per la maggior parte di noi, infatti, il solo viaggio dura quasi un'intera giornata. Dovremmo decidere di non venire più a Strasburgo.

L'unico diritto in più che vorrei per questo Parlamento è quello di scegliere dove riunirsi. L'onorevole Posselt ammette che ci può essere qualche vantaggio locale per i politici che vivono qui vicino. Tuttavia, per tutti noi non è semplice come fare i pendolari attraversando la frontiera con la Germania. Per portare qui gli elettori che vogliono vedere come funziona il Parlamento, ci vuole più di un giorno. A Bruxelles abbiamo strutture assolutamente idonee. Non dovremmo votare per prolungare il tempo che trascorriamo a Strasburgo: dovremmo votare per eliminarlo del tutto.

**- Relazione McGuinness (A6-0232/2009)**

**Daniel Hannan (NI).** – (EN) Signor Presidente, ho solo un punto da sollevare che riguarda l'annosa e scandalosa vicenda delle leggi che in Spagna consentono l'esproprio di terreni a privati. E' un problema che, in una forma o nell'altra, è sul tavolo della commissione per le petizioni da sei anni. Noi tutti in quest'Aula, a prescindere dalla nazionalità, abbiamo elettori che hanno subito abusi a causa della legge sull'urbanizzazione sulle coste spagnole, come è accaduto a migliaia di cittadini spagnoli.

I tentativi di sottoporre il problema all'attenzione di questo Parlamento sono stati vergognosamente vanificati da alcuni deputati spagnoli di entrambi gli orientamenti politici, e rivolgo un particolare appello ai colleghi del Partido Popular spagnolo per ricordare loro dell'inviolabilità della proprietà. Più di chiunque altro, dovrebbero infatti capire – conoscendo la loro storia e sapendo che cosa è successo con la seconda repubblica, quando la proprietà non era tutelata – quanto sia importante che i cittadini abbiano la certezza che le loro proprietà non rischiano di essere oggetto di violazione a causa di abusi da parte dello Stato.

**- Relazione Záborská (A6-0198/2009)**

**Hannu Takkula (ALDE).** – (FI) Signor Presidente, la relazione dell'onorevole Záborská segue l'impostazione corretta. E' molto importante che sia assicurata la parità nei vari organi del Parlamento, che si tratti di commissioni o delegazioni.

E' altresì importante prestare attenzione quando si compilano le liste di candidati per le elezioni europee: devono contenere pari numero di candidate e di candidati.

Ci completiamo a vicenda e spero che un giorno il genere non pesi più tanto rispetto alle competenze e all'esperienza. Quando il Parlamento prende le sue decisioni, è importantissimo che nelle commissioni ci siano persone competenti ed esperte, sia uomini che donne. In questo modo, ognuno avrà un'idea comune e chiara di come costruire un futuro e un'Europa migliore sulla base di preparazione e competenza.

**- Relazione Morgan (A6-0216/2009)**

**Daniel Hannan (NI).** – (EN) Signor Presidente, la creazione di una rete europea comune consentirebbe enormi risparmi. In un determinato momento, da qualche parte in Europa, c'è sempre un'eccedenza di elettricità: l'abolizione delle barriere nazionali ridurrà sostanzialmente la dipendenza dalle fonti energetiche importate. Purtroppo questo modello di integrazione – un mercato libero, decentralizzato, organico – non è ciò per cui abbiamo votato nelle relazioni di oggi. Stiamo invece percorrendo la strada che porta all'armonizzazione, ai prezzi fissi, alla protezione, ad una posizione negoziale comune nei confronti della Russia e di altri paesi terzi. Nell'Unione europea esiste una differenza ideologica fondamentale tra un mercato libero basato sul mutuo riconoscimento dei prodotti e un mercato armonizzato basato sulla limitazione della scelta dei consumatori, sulla protezione dei produttori e sul potere di regolamentazione dell'autorità.

Ritengo che per un paese come il Regno Unito sussistano particolari rischi. Fino a due anni fa, eravamo l'unico produttore netto di energia nell'Unione europea; anche ora ci troviamo grossomodo in una posizione di equilibrio. Una politica energetica comune potrebbe finire con l'essere per noi come quella per la pesca: una politica in cui siamo l'unico paese che versa un importo considerevole nel calderone comune, dal quale tutti gli altri prelevano in misura uguale.

**Syed Kamall (PPE-DE).** – (EN) Signor Presidente, prima di proseguire, vorrei rendere omaggio alla relatrice, l'onorevole Morgan. So che sta per lasciare il Parlamento e, sebbene non sempre siamo d'accordo, credo che tutti concordino nell'affermare che ha svolto un lavoro egregio nell'ambito di questa relazione.

Se guardiamo alla storia della liberalizzazione nell'Unione europea, ci rendiamo conto che la liberalizzazione delle telecomunicazioni è stata un grande successo, ha offerto possibilità di scelta, prezzi più contenuti e servizi migliori ai consumatori di tutta l'Unione europea. E' un peccato che, da questo punto di vista, il mercato dei servizi postali e quello energetico, in particolare, abbiano accumulato un certo ritardo. Ci siamo indubbiamente mossi nella direzione giusta, ma dobbiamo risolvere il problema della separazione delle reti nonché dell'accesso ad altri mercati.

Non è giusto che alcuni mercati, come quello britannico, rimangano aperti alla concorrenza, mentre in Germania e Francia le imprese possono accedere al mercato del Regno Unito, mentre impediscono alle imprese britanniche di accedere ai loro mercati. L'era del protezionismo è finita, è venuto il momento di avere più fiducia nel mercato.

**- Relazione Belet (A6-0218/2009)**

**Hannu Takkula (ALDE).** – (FI) Signor Presidente, in primo luogo, mi congratulo per l'eccellente relazione dell'onorevole Belet. E' molto importante garantire da parte nostra un atteggiamento attento nei confronti dell'energia, un impegno in vista del risparmio energetico e un'azione efficiente a tutti i livelli nel settore dei trasporti così come in altri.

Dovrebbe essere questo il nostro obiettivo anche nel caso dei pneumatici. Questa relazione nello specifico parla di trasporti e di pneumatici, ma è molto importante ricordare che la sicurezza è l'aspetto principale, su cui non bisogna mai scendere a compromessi.

Occorre trovare il giusto equilibrio su questo tema: l'efficienza energetica nella produzione degli pneumatici non deve mai fare passare in secondo piano la sicurezza. In altri termini, se vogliamo garantire l'efficienza energetica ed accrescerla, dobbiamo al contempo garantire che la sicurezza non sia minimamente

compromessa, perché la sicurezza deve essere la priorità del nostro lavoro teso allo sviluppo dei trasporti in Europa.

**- Relazione Vălean (A6-0138/2009)**

**Hannu Takkula (ALDE).** – (FI) Signor Presidente, ringrazio la relatrice, l'onorevole Vălean, per l'ottima relazione. È di fondamentale importanza che in futuro i costi della telefonia mobile in tutta Europa vengano ridotti e siano uniformi in tutto il mercato interno.

Attualmente, il problema è che costituito dal fatto che, quando ci spostiamo da un paese all'altro, spesso dobbiamo acquistare un nuovo abbonamento oppure pagare tariffe molto elevate.

Alla luce della libera circolazione di persone e lavoratori e della realizzazione di uno spazio economico comune – che dovrebbe in realtà funzionare a livello comunitario – è importante creare un sistema coerente per le tariffe della telefonia mobile, nell'interesse di tutti i cittadini.

L'Unione europea deve dare la priorità agli interessi dei cittadini: se c'è la volontà, possiamo intervenire per ridurre i prezzi delle chiamate vocali.

**Syed Kamall (PPE-DE).** – (EN) Signor Presidente, in quanto relatore della commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori per questa relazione, sono molto fiero del lavoro condotto in vista di una maggiore trasparenza. Uno dei grandi problemi che da anni ci affliggono è il "trauma da bolletta": molti consumatori, tornando a casa, trovavano una fattura più alta del previsto.

Tuttavia, se consideriamo il resto della relazione, e in particolare la questione del tetto massimo delle tariffe, credo che dovremmo ammettere che, anche senza questo regolamento, i prezzi comunque sono scesi. La Commissione stessa ammette, sulla base dei suoi dati, che la maggior parte dei consumatori non utilizza il *roaming*: il 70 per cento dei consumatori non usufruisce mai di questo servizio nel corso dell'anno e il numero di utenti che lo utilizzano regolarmente è molto più basso. Quindi, in realtà, stiamo riducendo i costi delle chiamate e del trasferimento di dati per pochi privilegiati: europarlamentari, funzionari della Commissione, giornalisti e uomini d'affari europei.

Speriamo che gli operatori, nel tentativo di recuperare da qualche altra parte quel mancato guadagno, non aumentino le tariffe delle chiamate per gli utenti nazionali, in particolare i più poveri. Il nostro intento non è certo quello di rubare ai poveri per far risparmiare i ricchi.

**Bruno Gollnisch (NI).** – (FR) Signor Presidente, accolgo con favore la relazione dell'onorevole Vălean su un tema in cui, per una volta, i poteri dell'Unione europea sono pienamente applicabili.

In questo ambito delle telecomunicazioni, devo dire che la situazione è a volte assolutamente insostenibile. Si consuma un inganno a spese dei consumatori che, dopo aver utilizzato un cellulare come questo, con un contratto che, secondo quello che era stato loro detto, includeva le telefonate internazionali, subiscono un trauma quando scoprono l'importo delle loro fatture. Per fare un esempio, vi racconto che cosa mi è successo recentemente: per una giornata trascorsa in Italia, durante la quale mi sono collegato ad internet due o tre volte, ho ricevuto dall'operatore francese Orange, praticamente nazionalizzato, una fattura di 1 200 euro e per un altro giorno trascorso nei pressi della frontiera francese, tra Evian e Ginevra, ne ho ricevuta una di 3 000 euro!

Sono pratiche assolutamente inqualificabili al limite del furto e questi operatori non garantiscono alcuna trasparenza ai consumatori. Le regole sulla trasparenza dei contratti di telefonia mobile all'interno dell'Unione europea devono pertanto essere standardizzate.

**Daniel Hannan (NI).** – (EN) Signor Presidente, naturalmente siamo tutti a favore di tariffe più basse quando usiamo il cellulare all'estero; soltanto un folle sarebbe contrario, ma questo è solo uno dei termini dell'equazione. Se obblighiamo gli operatori a ridurre le loro tariffe di *roaming*, dovranno recuperare da qualche altra parte il mancato guadagno, il che implicherà in genere un aumento delle tariffe per chi non viaggia.

In altri termini, è una tassa imposta ai non viaggiatori a favore dei viaggiatori. Ci saranno ragazzini che vivono nelle case popolari del mio collegio elettorale che si troveranno a dover pagare tariffe più elevate perché alcuni uomini d'affari, europarlamentari e commissari possano telefonare a costi più contenuti quando sono all'estero.

Ricordo che non siamo stati parti disinteressate: tutti noi che partecipiamo a questa votazione avremmo non poco da guadagnare dai regolamenti che abbiamo approvato in questo campo nel corso di quest'anno. Se volete capire come si è spostato il potere in Europa, è sufficiente leggere questa relazione. "Chi sta facendo che cosa a chi?" si chiese Lenin in quella che probabilmente è la più sintetica dichiarazione di filosofia politica mai pronunciata. Chi ha il potere, e su chi lo esercita? Non ci può essere più alcun dubbio su chi ha il potere: siano noi, noi eurocrati.

**Inese Vaidere (UEN).** – (LV) Signor Presidente, grazie per avermi dato la parola. Ho votato a favore di questa relazione perché ritengo che ciò che è stato fatto nel campo delle comunicazioni mobili dal Parlamento europeo sia molto importante. Se ripenso ai miei primi giorni di lavoro a Bruxelles, un minuto di conversazione telefonica costava tre euro e anche più; ora grazie a queste normative, paghiamo importi contenuti, e questo rappresenta un vantaggio per tutti i cittadini europei. Vorrei altresì segnalare che queste tariffe di *roaming* sono state poco chiare, in particolare per quanto riguarda i messaggi di testo. Mentre sulle chiamate vocali siamo riusciti ad ottenere notevoli risparmi, gli operatori hanno spesso guadagnato eccessivamente sui messaggi di testo, con un'evidente penalizzazione, ancora una volta, dei cittadini. Credo che con questa direttiva e questo regolamento abbiamo compiuto un importante progresso nella difesa degli interessi dei consumatori, e anche oggi che, con i nuovi cellulari, la trasmissione dei dati riveste un ruolo talmente importante, la riduzione di queste tariffe costituisce un risultato di notevole peso per il Parlamento europeo.

#### - Relazione Skinner (A6-0413/2008)

**Eoin Ryan (UEN).** – (EN) Signor Presidente, desidero congratularmi con l'onorevole Skinner per la sua relazione. Ha svolto un lavoro eccellente. L'impresa era ardua, ma ha ottenuto ottimi risultati su questa normativa estremamente complessa. Desidero altresì congratularmi con le istituzioni europee e gli Stati membri, che ci hanno consentito di condurre a buon fine Solvibilità II.

E' un ottimo esempio di come l'Europa debba cooperare verso la ripresa economica. Gli oneri saranno condivisi, così come lo saranno le soluzioni. Questa risposta approvata a livello europeo fornisce un buon esempio di una più stretta cooperazione in materia finanziaria. Dobbiamo impegnarci affinché una crisi del sistema bancario come quella che stiamo attraversando ora non si ripeta mai più.

Ho preso nota con grande interesse dell'approvazione da parte della Commissione di un regime di sostegno ai mutui per i proprietari di casa britannici. Questo sistema consentirà ai proprietari che non sono in grado di rimborsare le rate del mutuo di posticipare il pagamento dell'intero capitale e fino al 70 per cento degli interessi per un periodo di due anni. Dovremmo seguire con grande attenzione l'evoluzione di questo regime e trarne i dovuti insegnamenti, nonché attuare qualsiasi misura efficace in grado di alleggerire l'onere che grava su di noi.

Penso che sia un esempio al quale tutti gli Stati membri possono guardare, ma credo anche che gli istituti finanziari negli Stati membri dovrebbero agevolare il passaggio a mutui "solo interessi" per chi si dovesse trovare in difficoltà. Gli istituti finanziari, tenuto conto del sostegno che hanno da parte dei governi degli Stati membri, potrebbero fare molto per aiutare le persone in difficoltà a causa della recessione.

#### - Relazione Hökmark (A6-0236/2009)

**Christopher Heaton-Harris (PPE-DE).** – (EN) Signor Presidente, prima di procedere alla dichiarazione di voto, vorrei congratularmi con l'onorevole Kamall, che ha appena tenuto il suo centesimo intervento in plenaria. Qualcuno sarà sorpreso che ci abbia messo così tanto tempo! Ma è bello averlo nel club dei centurioni.

Ho votato a favore della relazione Hökmark per innumerevoli ragioni. Soprattutto perché chi mai potrebbe essere contrario alla sicurezza nucleare? Inoltre, se si parla di sicurezza nucleare e di futuro approvvigionamento energetico, immagino che tutti vorremmo che l'energia fosse fornita e smaltita nel modo più sicuro possibile. Ma ho espresso voto favorevole anche perché voglio che in futuro ci sia più energia nucleare – anche nel Regno Unito – dal momento che ne ho fin sopra i capelli di vedere comparire in splendide aree della campagna europea mulini a vento e turbine eoliche che non aggiungono nulla a nessuna delle nostre reti energetiche nazionali – anzi le danneggiano ulteriormente – e non forniscono energia rinnovabile: forniscono un'energia leggermente alternativa per un breve periodo di tempo. Sono assolutamente favorevole alla sicurezza nucleare e all'energia nucleare.

**- Relazione Romeva i Rueda (A6-0253/2009)**

**Jim Allister (NI).** – (EN) Signor Presidente, l'insensata proposta della Commissione, nella forma iniziale che prevedeva il controllo della pesca ricreativa, i quantitativi detenuti a bordo, le licenze e tutto ciò che questa burocrazia comporta, è stata una di quelle che, giustamente, si sono scontrate con una forte opposizione, non solo in quello specifico settore, ma anche da parte di chi si interessa a tematiche relative alla pesca e alla burocrazia comunitaria.

Mi rallegro pertanto che oggi sia stato approvato l'emendamento n. 48, che permette di compiere un primo passo verso il ripristino della giusta discrezione degli Stati membri in merito all'opportunità di intervenire rispetto alle licenze e alla registrazione della pesca ricreativa, lasciando agli Stati membri il compito di giudicare le eventuali conseguenze – non presenti in molti Stati membri – delle catture della pesca ricreativa. Sono dunque soddisfatto che la proposta della Commissione sia stata respinta e che un'opera che era iniziata male in qualche modo sia stata migliorata.

**Daniel Hannan (NI).** – (EN) Signor Presidente, dopo dieci anni in questo Parlamento, credevo ormai che nulla potesse più sorprendermi; sono tuttavia rimasto stupito dalla fatuità della proposta volta ad estendere la politica comune della pesca alla pesca sportiva in mare, imponendo la registrazione di ogni cattura e la relativa imputazione al relativo contingente nazionale.

La proposta non è stata eliminata, ma notevolmente migliorata grazie soprattutto ad un'estenuante battaglia combattuta in commissione parlamentare da quattro scozzesi audaci e patriottici che rappresentano i principali partiti del paese, le onorevoli Attwooll e Stihler, e gli onorevoli Stevenson e Hudghton. Desidero altresì rendere omaggio al migliore amico dell'Irlanda del Nord presente in quest'aula, l'onorevole Allister, grande sostenitore degli interessi delle comunità e delle tradizioni nella sua provincia.

Il problema qui riguardava la mancata applicazione della normativa vigente. Quest'Aula tende istintivamente a legiferare, anziché utilizzare l'arsenale giuridico di cui già dispone. Vorrei che applicassimo – e non solo nel settore della pesca – il principio secondo cui la soluzione migliore è quella di non adottare nuove leggi a meno che non siano stati utilizzati fino in fondo i poteri legali di cui già si dispone.

**Catherine Stihler (PSE).** – (EN) Signor Presidente, la votazione di oggi sulla relazione Romeva dovrebbe, mi auguro, rassicurare i pescatori europei le cui preoccupazioni sono state riconosciute. Gli emendamenti nn. 7 e 11 sono stati accolti senza opposizione; l'emendamento n. 48 è stato approvato con 608 voti contro 37; l'emendamento n. 49 con 580 voti contro 54; l'emendamento n. 50 è stato ampiamente sostenuto; l'emendamento n. 2 è stato accolto in quanto parte di una votazione in blocco insieme agli emendamenti nn. 7 e 11; l'emendamento n. 92 è decaduto così come il n. 93, come era stato chiesto dalla comunità della pesca sportiva.

Il prossimo passo consisterà nel vedere come il Consiglio intende gestire la riformulazione dell'articolo 47. Accetterà la nuova redazione del Parlamento oppure assumerà un approccio diverso? E' un peccato che non ci sia nessun rappresentante del Consiglio per rispondere a questa domanda. Ma il Libro verde sulla riforma della politica comune della pesca lanciato oggi offre a tutti noi un'opportunità per cambiare la politica comune della pesca, e spero che i colleghi non mancheranno di distribuirlo al maggior numero possibile di elettori perché facciano sentire la loro voce.

**- Relazione Visser (A6-0206/2009)**

**Syed Kamall (PPE-DE).** – (EN) Signor Presidente, la ringrazio. Ho l'impressione di aver raggiunto un importante traguardo: una pietra miliare... o una pietra al collo, forse?

La relazione tratta un tema interessante, la conservazione delle risorse della pesca attraverso misure tecniche. Devo dire però che se davvero vogliamo applicare le migliori misure tecniche possibili per conservare gli stock ittici, non le troveremo certo nella politica comune della pesca. I risultati sono sotto i nostri occhi: la politica comune della pesca è stata un fallimento in termini di conservazione degli stock ittici. E' finalmente venuto il momento di guardare invece ai sistemi che hanno funzionato nel resto del mondo.

Prendiamo l'esempio dell'Islanda, dove sono state individuate soluzioni basate sulla proprietà e i diritti possono essere ceduti. Guardiamo alla Nuova Zelanda, dove i diritti sulle zone di pesca si tramandano di generazione in generazione. In entrambi i casi, si osserva che, se si ha fiducia nel mercato, nello stato di diritto e nei diritti di proprietà, nella maggior parte dei casi vengono adottate soluzioni migliori rispetto a programmi

a pianificazione centrale di stile sovietico, come la politica comune della pesca, che si è rivelata un disastro. E' giunto il momento di avere fiducia nel mercato.

#### **- Relazione Busuttil (A6-0251/2009)**

**Simon Busuttil (PPE-DE).** – (MT) Una breve nota per spiegare il voto del gruppo Partito popolare europeo (Democratici-cristiani) e dei Democratici europei, sulla relazione da me presentata su una politica d'immigrazione comune. Si sono svolte due votazioni, una su una proposta alternativa e l'altra sulla relazione in quanto tale. Abbiamo votato a favore nella prima, in modo da poter eliminare un paragrafo che era stato inserito dal blocco socialista del Parlamento e che prevedeva il diritto di voto per gli immigrati. E' un punto sul quale non siamo d'accordo e abbiamo pertanto espresso voto contrario anche in commissione parlamentare.

E' un peccato che questa proposta non sia stata approvata perché, in caso contrario, il paragrafo sarebbe stato eliminato. Abbiamo poi espresso voto favorevole alla relazione nel suo insieme perché riteniamo che sia una valida e rifletta il programma completo del Parlamento nell'ambito di una politica d'immigrazione comune.

**Bruno Gollnisch (NI).** – (FR) Signor Presidente, i principi, le azioni e gli strumenti di una politica europea per l'immigrazione: ecco il vastissimo argomento oggetto della relazione Busuttil.

I principi? L'Unione europea avrà presumibilmente bisogno di altri 60 milioni di immigrati extraeuropei entro il 2050, nonostante i milioni di cittadini europei disoccupati e poveri, i licenziamenti massicci e la chiusura delle aziende.

Le azioni? Garantire più diritti alle popolazioni di immigrati, compreso in particolare il diritto di voto, e assicurare loro accesso illimitato al territorio e al mercato del lavoro europeo.

Gli strumenti? La cosiddetta discriminazione "positiva" o il riconoscimento di qualifiche informali di qualunque tipo, mentre gli europei devono avere qualifiche debitamente certificate, il riconoscimento di una nuova categoria di migranti, i migranti ambientali; e l'obbligo per i cittadini europei di adeguarsi all'inevitabile invasione, orchestrata e pianificata dagli eurocrati, con la complicità di questo Parlamento.

Invece di accettare tutto questo, dobbiamo urgentemente invertire i flussi migratori, ripristinare le frontiere interne, attuare una politica veramente incentrata sulla famiglia per favorire la crescita demografica in Europa ed imporre la preferenza nazionale ed europea in tutti i settori.

**Mario Borghesio (UEN).** - Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho molte riserve su questa relazione a cominciare, come è stato detto poco fa, da una previsione che appare sconcertante nel momento in cui in Europa abbiamo il problema della cassa integrazione o addirittura licenziamenti per milioni di operai. Prevedere 60 milioni di nuovi immigrati per venire a lavorare in Europa mi sembra una previsione fuori dal mondo.

Ma anche per sottolineare che mentre qui discutiamo su come regolare e come organizzare il futuro dell'immigrazione avvengono tragedie – grazie a Dio scampate per il senso di umanità del nostro paese e il buon governo del ministro Maroni – come quella che poteva avvenire nel caso della nave turca Pinar.

L'Europa cosa sta a fare? In 600 casi – denuncia giustamente il ministro Maroni – Malta non ha accolto, non ha svolto, benché finanziata dall'Unione europea, quell'azione di accoglienza per affrontare concretamente gli sbarchi provenienti dalle coste del Nordafrica. In tutti questi casi è dovuto intervenire in nostro paese che non ce la fa più con un centro di accoglienza a Lampedusa che, come tutti sappiamo, è ormai ben al di sopra delle sue possibilità.

Allora l'Europa intervenga, stabilisca delle regole precise! Chiediamo un sostanzioso aumento dei finanziamenti per il nostro paese per affrontare debitamente questa sfida! L'Europa si svegli e regoli in maniera seria il flusso dell'immigrazione: così non si può andare avanti!

#### **- Relazione Visser (A6-0206/2009)**

**Inese Vaidere (UEN).** – (LV) La ringrazio, signor Presidente. Volevo esprimere il mio parere sulla relazione Visser sui temi legati alla conservazione della pesca. Signor Presidente, per il mio paese – la Lettonia – la pesca è molto importante, dal momento che abbiamo 550 km di coste. Poiché la Lettonia è rappresentata in Europa da otto eurodeputati, non possiamo essere presenti in tutte le commissioni, ma questi temi sono



estremamente rilevanti sia per la nostra economia che per il nostro stile di vita tradizionale. Il regolamento attuale, a cui anche questa relazione fa riferimento, non è sufficiente a proteggere la pesca costiera. So bene che il sovrasfruttamento è un problema grave, ma la nostra pesca costiera è minacciata da una regolamentazione eccessiva e i pescatori lettoni sono obbligati ad allontanarsi dalla costa baltica. Il Parlamento europeo dovrebbe fare in modo che gli Stati che si affacciano direttamente sul mare possano sia conservare il loro stile di vita tradizionale, sia dedicarsi concretamente alla pesca, visto che spesso oggi i villaggi di pescatori si trovano costretti ad acquistare prodotti dalle grandi aziende che pescano in oceani lontani. Centinaia, addirittura migliaia di abitanti della costa perdono il lavoro, anche se da secoli la pesca è il loro principale mezzo di sussistenza. Molte grazie.

#### **Dichiarazioni di voto scritte**

##### **- Relazione Markov (A6-0243/2009)**

**Rovana Plumb (PSE)**, *per iscritto*. – (RO) Ho votato a favore di questa raccomandazione in quanto l'adesione della Comunità europea al regolamento n. 61 della commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite recante disposizioni uniformi per l'omologazione dei veicoli commerciali per quanto riguarda le sporgenze esterne poste anteriormente al pannello posteriore della cabina (accordo riveduto) è un obiettivo della politica commerciale comune, conformemente all'articolo 113 del trattato per l'eliminazione delle barriere tecniche al commercio di veicoli a motore tra le parti contraenti.

Il coinvolgimento della Comunità darà maggior peso alle attività di armonizzazione condotte conformemente a tale accordo e consentirà pertanto un più facile accesso ai mercati dei paesi terzi. Questo coinvolgimento deve garantire coerenza tra gli strumenti definiti "regolamenti" adottati in virtù dell'accordo riveduto e la normativa comunitaria in questo settore. L'adozione di un regolamento di questo tipo è in realtà sinonimo di adeguamento al progresso tecnico.

##### **- Raccomandazione per la seconda lettura: Jan Cremers (A6-0207/2009)**

**Alessandro Battilocchio (PSE)**, *per iscritto*. – Il mio voto è favorevole.

La Commissione Europea è sempre stata estremamente attenta nel garantire i diritti individuali dei cittadini mobili, soprattutto per quanto riguarda quei vantaggi relativi al campo della sicurezza sociale. La libera circolazione dei cittadini all'interno dei confini dell'UE è una delle libertà fondamentali del cittadino e favorisce lo sviluppo dell'economia interna dei nostri Stati membri.

Ecco perché la Commissione vuole moltiplicare i suoi sforzi affinché i cittadini dell'UE e le loro famiglie fruiscano realmente dei diritti garantiti dalla vigente normativa europea. Sebbene in certi settori le normative nazionali riservino alla popolazione comunitaria e ai loro famigliari un trattamento migliore da quello vigente nell'attuale legislazione europea, nessuno Stato membro ha ratificato in modo del tutto corretto tutte le direttive emanate in proposito.

La violazione, molto spesso continua, dei diritti fondamentali dei cittadini dell'UE nello svolgimento del diritto di libera circolazione sul territorio europeo appare evidente soprattutto in relazione ai seguenti fenomeni: il diritto di ingresso e soggiorno dei famigliari che sono cittadini dei paesi terzi; la mancanza di assistenza sugli infortuni sul lavoro.

Auspichiamo che la Commissione prosegua la sua collaborazione tecnica con gli Stati membri, grazie alla quale sono state già individuate varie questioni da discutere e chiarire ulteriormente, soprattutto per quanto riguarda gli abusi.

##### **- Relazione Lucas (A6-0115/2009)**

**Avril Doyle (PPE-DE)**, *per iscritto*. – (EN) Ho votato a favore di questa relazione perché manda un segnale forte al prossimo Parlamento sulla necessità di affrontare con maggiore efficacia il tema del disboscamento e della deforestazione illegali.

E' una proposta che attendiamo ormai da troppo tempo. Si stima che circa il 20-40 per cento della produzione industriale mondiale di legno abbia origini illegali, e fino al 20 per cento di tale produzione entra ogni anno nell'Unione europea. Questo fenomeno riduce fortemente i prezzi del legno, impoverisce seriamente le risorse naturali e i gettiti fiscali ed aggrava la povertà delle popolazioni indigene in tutto il mondo. Gli effetti a lungo termine sono addirittura più gravi, dato che la deforestazione, causata molto spesso dal disboscamento illegale, è responsabile di quasi un quinto delle emissioni di gas serra di tutto il mondo.

Secondo gli emendamenti contenuti nella relazione Lucas, la detenzione o la vendita di legname può essere considerata reato solo se c'è negligenza, imprudenza o intenzionalità, mentre non sono penalizzate le aziende che hanno adempiuto agli obblighi di dovuta diligenza. Non viene introdotto quindi alcun obbligo assoluto per le imprese di garantire la legalità.

**Edite Estrela (PSE)**, *per iscritto*. – (PT) Ho espresso voto favorevole alla risoluzione sugli obblighi per gli operatori che commercializzano legname e prodotti del legno, perché il disboscamento illegale rappresenta un problema sempre più grave con implicazioni ambientali allarmanti, quali perdita di biodiversità, deforestazione e degrado forestale. E' altresì di quasi il 20 per cento delle emissioni di carbonio in tutto il mondo.

In quanto grande consumatrice di legname e di prodotti del legno, l'Unione europea ha l'obbligo di intervenire in modo efficace contro la deforestazione e il disboscamento illegale, anche cessando di rappresentare un mercato per prodotti del legno illegali.

Occorrono leggi contro il disboscamento illegale affinché i consumatori sappiano che i prodotti hanno una provenienza legale, affinché le aziende che rispettano queste regole non siano penalizzate e affinché le imprese che scelgono invece prodotti illegali non trovino più mercato.

**Glyn Ford (PSE)**, *per iscritto*. – (EN) Accolgo con favore la relazione dell'onorevole Lucas che stabilisce determinati obblighi per gli operatori che commercializzano legname e prodotti del legno. Sono stato relatore per parere della commissione per il commercio internazionale, parere adottato all'unanimità in commissione.

Per noi, il modo migliore per fermare il commercio illegale di legno è stato il ricorso a misure deterrenti: rendere più severi requisiti ed obblighi e più efficaci gli strumenti giuridici atti a perseguire la detenzione e la vendita da parte di operatori che commercializzano legname e prodotti del legno di provenienza illegale sul mercato comunitario.

Dobbiamo cooperare con i più grandi paesi consumatori quali Stati Uniti, Cina, Russia e Giappone per affrontare questo problema e creare un sistema di allerta e un registro dei disboscamenti illegali su scala globale e dei paesi che destano preoccupazioni utilizzando Interpol e un organismo ad hoc delle Nazioni Unite munito delle ultime tecnologie di rilevamento satellitare.

**Françoise Grossetête (PPE-DE)**, *per iscritto*. – (FR) Ho deciso di astenermi dal voto sulla proposta di regolamento che stabilisce gli obblighi degli operatori che commercializzano legname e prodotti del legno.

Seppure credo sia fondamentale intensificare i controlli sulle importazioni di legname alle frontiere del mercato unico, ritengo che questa relazione proponga un sistema eccessivamente gravoso e burocratizzato, che andrà a penalizzare i settori silvicoli europei.

Per combattere il disboscamento illegale, invece di imporre un complicato e costoso sistema di etichettatura dei prodotti, che sarebbe deleterio per il settore e per il legno in quanto materiale, dovremmo intensificare i controlli concentrandoci sulla catena di approvvigionamento che porta i prodotti sul mercato europeo.

L'obiettivo principale del regolamento dev'essere l'introduzione di una nuova cultura di controllo e responsabilità anziché l'imposizione di un processo burocratizzato e costoso per il controllo di ogni singolo prodotto. Visti i problemi cui il settore si trova ad affrontare, non dovremmo penalizzare il legno più di altri materiali e fonti energetiche sottoponendolo a norme eccessivamente vincolanti in materia di commercializzazione.

**Eija-Riitta Korhola (PPE-DE)**, *per iscritto*. – (EN) Sottolineo che questo è un regolamento assolutamente necessario, che aspettavamo da tempo. Il disboscamento illegale è un problema che dev'essere affrontato in maniera efficace, non solo per ragioni legate al clima ma anche per gli aspetti ambientali e sociali. Ciononostante, oggi sono stata costretta a votare contro la relazione. La relazione della commissione per l'ambiente, la salute pubblica e la sicurezza alimentare ha perso di vista il suo obiettivo principale e ha ampliato il campo di applicazione e gli obblighi ben al di là di quanto inizialmente previsto. Dobbiamo garantire che, una volta che i prodotti del legno sono stati importati e sdoganati alle frontiere del mercato interno, si possa ragionevolmente supporre che siano di provenienza legale e che non ci sia alcuna necessità di imporre un ulteriore onere burocratico e finanziario del tutto sproporzionato a tutti gli operatori all'interno dell'Unione europea.

La relazione della commissione parlamentare prevede tuttavia una costosa etichettatura e ulteriori requisiti di sostenibilità, estende eccessivamente la definizione di legalità e impone l'obbligo della dovuta diligenza a

tutti gli operatori del mercato interno. Questo regolamento dovrebbe combattere il disboscamento illegale alle frontiere, come inizialmente previsto. L'obiettivo del regolamento non può certo essere quello di gravare su tutti gli operatori del mercato interno, anche quelli che non utilizzano o distribuiscono legname ottenuto in modo illegale, con potenziali ricadute sulla loro competitività sui mercati mondiali, pertanto non può essere sostenuto.

**David Martin (PSE)**, *per iscritto*. – (EN) Ho votato a favore di questa relazione che per la prima volta stabilisce le regole per gli operatori che immettono legno sul mercato dell'Unione europea. Gli operatori saranno tenuti a seguire un sistema di dovuta diligenza affinché tutto il legno sia ottenuto in conformità con la normativa regionale, nazionale ed internazionale vigente. Mi rallegro del fatto che gli operatori debbano altresì rispettare criteri di sostenibilità e norme che riguardano le popolazioni indigene. E' fondamentale che vi sia una verifica della conformità da parte di terzi, e sono lieto che questa relazione evidenzi tale aspetto.

**Robert Sturdy (PPE-DE)**, *per iscritto*. – (EN) Occorre mettere in atto un impegno teso a fermare il commercio di legname e prodotti del legno prodotti illegalmente e immessi sul mercato comunitario, nell'interesse di una concorrenza efficace, dello sviluppo sostenibile e della protezione dell'ambiente e della biodiversità globale.

Il sistema della dovuta diligenza proposto dalla Commissione (già applicato con standard elevati nel Regno Unito) comprende misure e procedure che consentiranno agli operatori di tracciare la provenienza del legname e dei prodotti del legno, di accedere ad informazioni relative alla conformità con la normativa vigente e di gestire il rischio legato all'immissione sul mercato comunitario di legname e prodotti del legno illegali. Grazie ad un'azione di questo tipo i consumatori saranno inoltre certi che, acquistando legname e prodotti del legno, non contribuiranno ad aggravare il problema del taglio di legname illegale e del relativo commercio.

Seppure sosteniamo questa proposta in linea di principio, non appoggiamo l'applicazione dei requisiti a tutti gli operatori come proposto dalla relatrice, elemento che a nostro avviso introduce oneri burocratici e finanziari sproporzionati per tutti gli operatori nell'Unione europea. La proposta della Commissione prevede un sistema di dovuta diligenza flessibile basata sulla valutazione del rischio e sull'analisi delle prove e rappresenta un'impostazione molto più efficace e pratica.

#### **- Relazione Randsdorf (A6-0214/2009)**

**Šarūnas Birutis (ALDE)**, *per iscritto*.? – (LT) Il petrolio rappresenta la principale fonte energetica dell'Unione europea e l'economia dipende fortemente dalla continuità e dall'affidabilità dell'approvvigionamento a un prezzo abbordabile. Data la dipendenza elevata e crescente dalle importazioni, la sicurezza dell'approvvigionamento riveste particolare importanza.

La domanda di petrolio all'interno dell'UE continuerà ad aumentare fino al 2030, anche se soltanto nella misura dello 0,25 per cento annuo. Nel 2030 il petrolio costituirà ancora la principale fonte di energia primaria dell'Unione europea, con una quota pari a circa il 35 per cento del consumo totale di energia. Considerando che l'offerta e le capacità di raffinazione attuali non riescono a tenere il passo con l'incremento della domanda, la tensione sul mercato è destinata a perdurare.

Di tali fattori è necessario tenere conto nell'elaborazione di una politica energetica europea coerente e realistica. Tale politica deve prevedere la capacità dell'Unione europea di reagire a un'eventuale improvvisa crisi degli approvvigionamenti. Le scorte rappresentano un importante strumento per mitigare gli effetti di improvvise interruzioni degli approvvigionamenti, in quanto senza petrolio, si fermerebbero alcuni o addirittura tutti i settori dell'economia. In tal senso, il mantenimento delle scorte è una questione basilare della sicurezza nazionale.

**Ilda Figueiredo (GUE/NGL)**, *per iscritto*. – (PT) Abbiamo votato a favore di questa relazione perché riteniamo che sia importante mantenere scorte minime di petrolio greggio e/o prodotti petroliferi. Si tratta di un tema di grandissima rilevanza economica e sociale per ogni paese, anche in termini di sicurezza. Conseguentemente, qualsiasi tipo di speculazione su tali scorte deve essere vietata, a differenza di quanto fatto finora. La proprietà e la gestione delle scorte devono essere pubbliche, al fine di proteggere gli interessi degli Stati membri dell'Unione europea.

Non concordiamo tuttavia sui poteri che questa proposta attribuisce alla Commissione europea, in particolare la possibilità per gli uffici della Commissione di condurre "controlli sulle scorte di emergenza e sulle scorte specifiche" negli Stati membri. Essi devono costituire scorte di questi prodotti, ma la loro gestione e la

definizione dei loro livelli massimi e minimi sono questioni di competenza nazionale. Non siamo d'accordo neppure con il tentativo di utilizzare la costituzione di queste scorte come un'ennesima giustificazione, sebbene mitigata, di una politica di ingerenza, come si potrebbe dedurre quando si sente parlare della creazione di un "clima favorevole agli investimenti finalizzati alla prospezione e allo sfruttamento delle riserve petrolifere all'interno e all'esterno dell'Unione europea".

#### **- Relazione Romagnoli (A6-0228/009)**

**Philip Bradbourn (PPE-DE)**, *per iscritto*. – (EN) Siamo favorevoli alla cooperazione tra Stati membri su queste tematiche, cionondimeno riteniamo che tale materia debba rimanere nella sfera della sussidiarietà e non essere oggetto di un'azione comunitaria.

**Carlos Coelho (PPE-DE)**, *per iscritto*. – (PT) Questa iniziativa rientra nella strategia globale volta a proteggere le infrastrutture critiche. L'economia dell'Unione europea nonché la sicurezza e il benessere dei suoi cittadini dipendono dall'esistenza e dal corretto funzionamento di una serie di infrastrutture che forniscono servizi essenziali, quali quelli sanitari, le telecomunicazioni, la rete energetica e dei trasporti, i servizi finanziari, l'approvvigionamento alimentare e idrico, eccetera.

Mentre alcuni Stati membri dispongono già di solide strutture e misure di protezione, in altri la situazione è ancora molto precaria. E' pertanto fondamentale migliorare e rendere più efficiente lo scambio di informazioni e di buone prassi, obiettivo che sarà possibile raggiungere soltanto realizzando questo sistema di informazione e comunicazione.

Tale sistema rafforzerà il dialogo ed incrementerà le informazioni disponibili sulle minacce e i punti vulnerabili comuni, inoltre faciliterà la cooperazione e il coordinamento tra gli Stati membri. Allo stesso tempo, incoraggerà lo sviluppo di misure e strategie atte a mitigare i rischi e a promuovere una protezione adeguata, oltre ad accrescere la sicurezza per i cittadini.

Appoggio altresì l'inserimento di una clausola di riesame dopo tre anni, che consentirà di apportare i miglioramenti necessari, in particolare la possibilità di includere un sistema di allarme rapido.

**Edite Estrela (PSE)**, *per iscritto*. – (PT) Ho votato a favore della proposta relativa a una rete informativa di allarme sulle infrastrutture critiche (CIWIN). Le infrastrutture di alcuni Stati membri consistono in strutture fisiche ed informatiche, servizi e beni il cui danneggiamento potrebbe avere conseguenze molto gravi su salute, sicurezza e benessere economico e sociale.

Sistemi di trasporto, telecomunicazioni ed energia sono settori cruciali per lo sviluppo degli Stati membri e sono sempre più interconnessi e alcuni Stati membri dipendono da altri. Per questo motivo, è estremamente importante per lo sviluppo dell'Unione europea dotarsi di un sistema unico per l'accesso e la condivisione di informazioni tra le varie autorità preposte alla protezione delle infrastrutture critiche, lo scambio di buone prassi e anche un sistema di allarme rapido.

**Athanasios Pafilis (GUE/NGL)**, *per iscritto*. – (EL) La proposta della Commissione sulla quale è stata redatta la relazione mira a creare una rete informativa di allarme tra gli Stati membri per le infrastrutture pubbliche e private classificate come "critiche".

Con questa rete si comincia ad attribuire a privati, in altri termini società di monopolio i cui impianti saranno classificati come infrastrutture critiche, una competenza in questioni di sicurezza, che attualmente è responsabilità esclusiva dello Stato.

Con la realizzazione della rete, le manifestazioni di lavoratori che andranno ad interessare una qualsivoglia infrastruttura "critica", compresi gli impianti privati (per esempio, scioperi in settori critici, come l'energia, le telecomunicazioni, eccetera, scioperi senza preavviso in stabilimenti e aziende, picchetti, manifestazioni, eccetera) cominceranno ad essere definite "azioni terroristiche".

La rete compromette la difesa e la sovranità degli Stati membri, abolisce la divisione tra sicurezza interna ed esterna e attribuisce all'Unione europea un ruolo e un coinvolgimento diretto in tali materie.

La lotta contro la "minaccia terroristica" è stata utilizzata ancora una volta dall'Unione europea come pretesto per completare il proprio quadro istituzionale reazionario, che fundamentalmente agisce contro i lavoratori e il popolo e salvaguarda il potere del capitale indebolendo ulteriormente i diritti sovrani degli Stati membri.

**Vladimir Urutchev (PPE-DE)**, *per iscritto*. – (BG) Oggi l'Unione europea ha approvato la relazione dell'onorevole Romagnoli sulla creazione di una rete informativa di allarme per le infrastrutture critiche nell'UE, che non è stata discussa nel corso della plenaria. Ritengo che la protezione dei cittadini dell'Unione europea sia assolutamente prioritaria in questa istituzione e che essi debbano esserne informati.

La creazione di questa rete informativa consentirà, sulla base dello scambio di esperienze e buone prassi tra gli Stati membri dell'Unione europea, di acquisire una migliore conoscenza e più elevati standard di protezione per i siti critici e le attività che rivestono importanza cruciale per i paesi e le loro popolazioni.

Vorrei ricordare che, in quanto relatore ombra del gruppo del Partito popolare europeo (Democratici-cristiani) e dei Democratici europei, mi rallegro che tutti i gruppi politici del Parlamento abbiano approvato all'unanimità il requisito che rende obbligatoria per gli Stati membri la partecipazione al nuovo sistema, il che conferma l'importanza di questa iniziativa da un punto di vista europeo.

Confido anche nel fatto che dopo i primi anni in cui il sistema avrà dimostrato di funzionare correttamente, la Commissione europea adotterà le misure necessarie per arricchirlo di nuove funzioni che consentiranno la rapida distribuzione di informazioni urgenti relative a nuove minacce che potrebbero interessare siti di infrastrutture critiche in qualsiasi regione dell'Unione europea.

Alla fine disporremo di un sistema informativo completo che garantirà maggiore sicurezza e protezione ai cittadini dell'Unione europea.

#### **- Relazione Deprez (A6-0193/2009)**

**Alessandro Battilocchio (PSE)**, *per iscritto*. – Il mio voto è favorevole.

Uno dei punti più dibattuti all'interno delle politiche discusse dall'Unione Europea è quello inerente all'attuazione di una politica comune di difesa delle personalità. Il concetto di *personalità* è sicuramente molto ampio, ma oggi si è arrivati ad una definizione comune, intendendo con esso, tutti quegli individui che ricoprono una carica ufficiale o non ufficiale e che possano essere minacciati a causa dei loro apporti al dibattito pubblico.

Noti furono gli episodi legati all'ex deputata del Parlamento dei Paesi Bassi, Hirshi Ali, la quale nel febbraio 2008 fu minacciata dopo il suo prezioso intervento sulla tematica estremamente attuale della radicalizzazione islamica sul territorio europeo, e al famoso scrittore anglo-indiano Samal Rushdie, perseguitato a causa delle sue opinioni controverse in merito alla religione islamica.

Pertanto è auspicabile che ogni persona dedita all'ampliamento positivo del dibattito pubblico abbia il diritto di essere protetta durante la visita di uno Stato in cui egli potrebbe subire minacce, o aggressioni, soprattutto, come nel caso di Samal Rushdie, dove la condanna a morte nei suoi confronti è stata già pronunciata da uno Stato terzo.

**Carlos Coelho (PPE-DE)**, *per iscritto*. – (PT) La protezione delle personalità rimane compito dello Stato visitato, conformemente alle disposizioni di legge vigenti nel paese interessato.

Nel 2002, è stata istituita la rete europea di protezione delle personalità al fine di migliorare la comunicazione e la consultazione tra Stati membri in questo settore.

La presente iniziativa è tesa ad estendere la definizione di "personalità", di cui all'articolo 2 della decisione del Consiglio 2002/956/GAI, intendendo con personalità qualsiasi persona che rivesta una carica ufficiale o non ufficiale e che si ritiene sia minacciata a causa del suo contributo al dibattito pubblico.

Si tratta di una proposta olandese presentata a seguito di un incidente occorso nel 2008, quando una ex deputata del parlamento olandese aveva ricevuto minacce alla propria incolumità fisica a seguito di un intervento sulla radicalizzazione islamica durante un seminario al Parlamento europeo.

In quanto relatore ombra per il gruppo del Partito popolare europeo (Democratici-cristiani) e dei Democratici europei, appoggio questa iniziativa tesa ad estendere la protezione dei diritti umani e, in particolare, a promuovere il diritto alla libertà di espressione.

**Andrzej Jan Szejna (PSE)**, *per iscritto*. – (PL) Gli Stati membri cooperano nell'ambito della protezione delle personalità secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge vigenti nel paese interessato e conformemente con gli accordi internazionali. La decisione del Consiglio oggetto della discussione (2002/956/GAI) sancisce la protezione delle personalità conformemente alla legislazione nazionale di uno Stato membro o in virtù

della regolamentazione di un'organizzazione o istituzione internazionale o sovranazionale. La protezione delle personalità è compito e responsabilità dello Stato visitato.

Tenuto conto delle minacce di cui sono state oggetto varie personalità negli ultimi anni, appoggio senza riserve la decisione presa che si propone di modificare la decisione del Consiglio già esistente su una rete europea per la protezione delle personalità. L'obiettivo principale è quello di estendere l'articolo 2 definendo "personalità" una persona che riveste una carica ufficiale o non ufficiale e che si ritiene sia minacciata a causa del suo contributo al dibattito pubblico o dell'impatto su di esso esercitato.

Ritengo che questa decisione accrescerà la sicurezza delle personalità e avrà un effetto positivo sullo sviluppo della democrazia.

**- Relazione Salinas García (A6-0200/2009)**

**Nils Lundgren (IND/DEM), per iscritto.** – (SV) Il fatto di avere una produzione di cotone nell'Unione europea non costituisce un fine in sé. L'Unione deve considerare il mercato mondiale del cotone nel suo insieme e dare ai consumatori dell'UE l'opportunità di acquistare cotone al più basso prezzo possibile, senza dover pensare al luogo di produzione, a condizione naturalmente che sia stato prodotto nel rispetto di determinate condizioni etiche ed ambientali.

Sono assolutamente contrario a questa relazione. Faccio notare, ancora una volta, che è positivo che il Parlamento europeo non abbia poteri di codecisione sulla politica agricola comunitaria, altrimenti l'Unione europea cadrebbe nella trappola del protezionismo e di elevati sussidi a tutti gli innumerevoli gruppi presenti nel settore agricolo.

**- Relazione Rack (A6-0219/2009)**

**Alessandro Battilocchio (PSE), per iscritto.** – Il mio voto è favorevole.

La regione delle Alpi è uno dei territori più importanti e ricchi situato all'interno della Comunità europea. Essa presenta otto Stati confinanti che già dal 4 aprile 1998 hanno sottoscritto accordi comuni riguardanti la tutela e la conservazione di questa regione e una politica comune per la gestione dei trasporti. Proprio riguardo ai trasporti il 24-26 maggio 2000 è stato emanato il cosiddetto "Protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi nell'ambito dei trasporti", il quale ebbe come sua prerogativa principale, quella di offrire un quadro normativo inerente alla mobilità sostenibile in suddetta regione.

Anche se questo protocollo non è stato ancora accettato da tutti gli otto Stati della convenzione Alpina, noi ci adopereremo affinché esso possa in poco tempo essere ratificato dagli altri Stati del versante alpino e affinché tale ratifica del "Protocollo sui trasporti", diventi una delle priorità principali della Commissione europea.

**- Relazione McGuinness (A6-0232/2009)**

**Nils Lundgren (IND/DEM), per iscritto.** – (SV) Questa relazione rappresenta in realtà un resoconto delle attività svolte dalla commissione per le petizioni del Parlamento europeo. Tuttavia, considerato che in un paio di punti la relazione rimanda al trattato di Lisbona con toni celebrativi ed esprime la speranza che venga presto ratificato, ho deciso di votare contro l'intera relazione.

Credo che in linea di principio il trattato di Lisbona sia stato respinto, visto che i cittadini di uno Stato membro hanno espresso in proposito un voto negativo nell'ambito di un referendum. Peraltro esistono diversi altri Stati membri dove la maggioranza degli elettori avrebbe senz'altro votato contro il trattato di Lisbona se ne avesse avuto l'opportunità.

Non posso avallare l'ignoranza di cui ha dato prova la commissione per le petizioni del Parlamento europeo nella scelta dei termini impiegati in questa relazione.

**Francis Wurtz (GUE/NGL), per iscritto.** – (FR) Ci tengo a esprimere la mia opposizione al paragrafo 17 di questa relazione, in cui fa nuovamente capolino la campagna contro Strasburgo quale sede del Parlamento europeo. A questo riguardo, desidero fare le seguenti considerazioni.

Innanzitutto la scelta di Strasburgo è stata fin dall'inizio una decisione altamente simbolica legata alla storia d'Europa. L'intenzione era di porre in rilievo la finalità di un processo europeo che è stato uno strumento di

pace e di ravvicinamento tra le nazioni. Poiché credo ancora nell'attualità di questo obiettivo, voglio che il valore simbolico di Strasburgo sia salvaguardato.

In secondo luogo vorrei ribadire il mio desiderio di vedere la nascita di un'Europa che sostiene la diversità delle culture che contraddistinguono le nazioni di cui è composta. Perché non dobbiamo avere un'istituzione europea importante a Varsavia, un'altra a Barcellona e un'altra ancora a Stoccolma, oltre alla Commissione a Bruxelles e al Parlamento a Strasburgo?

A meno di avere a cuore l'Europa solo come business, nulla giustifica l'accentramento di tutte le istituzioni in un solo luogo, inevitabilmente lontano dai popoli europei.

Questi sono i motivi per cui mi oppongo al paragrafo 17 della relazione McGuinness che è altrimenti ineccepibile.

#### **- Relazione Záborská (A6-0198/2009)**

**Edite Estrela (PSE)**, *per iscritto*. – (PT) Ho votato a favore della proposta di risoluzione sull'integrazione della dimensione di genere nell'ambito dei lavori delle commissioni e delle delegazioni. Questa relazione d'iniziativa propria illustra il progresso compiuto nelle commissioni e delegazioni e ribadisce la necessità di adottare e attuare una strategia d'integrazione della dimensione di genere.

Il richiamo all'uguaglianza di genere non intende essere un attacco contro gli uomini. E' un appello diretto alla società intera da cui traggono vantaggio sia le donne che gli uomini e le famiglie. L'integrazione della dimensione di genere comporta la riorganizzazione, il miglioramento, lo sviluppo e la valutazione delle politiche affinché l'aspetto attinente alle pari opportunità sia integrato in tutte le politiche, a tutti i livelli e in tutte le fasi.

Occorre pertanto adottare e applicare una strategia corredata di obiettivi concreti per l'integrazione della dimensione di genere nell'ambito delle politiche comunitarie di competenza delle commissioni e delle delegazioni.

#### **- Raccomandazione per la seconda lettura: Eluned Morgan (A6-0216/2009)**

**Richard Corbett (PSE)**, *per iscritto*. – (EN) Centinaia di migliaia di cittadini della mia circoscrizione dello Yorkshire e Humberside risparmieranno sulle bollette di elettricità e gas grazie a questa proposta legislativa. Le sue disposizioni garantiscono un connubio tra maggiore efficienza energetica e prezzi più bassi.

Benché l'*unbundling* non sia ancora completo, questa normativa prospetta la creazione di una rete dove le aziende non potranno più controllare sia la generazione di elettricità che la sua distribuzione e imporre così tariffe sproporzionate ai consumatori. In particolare apprezziamo la disposizione in base alla quale i clienti potranno cambiare il fornitore di gas ed elettricità entro tre settimane senza alcun costo aggiuntivo e avranno diritto a un risarcimento nel caso di bollette imprecise o tardive. E' altresì prevista l'introduzione degli Smart Meter, ossia contatori satellitari a basso impatto energetico.

Queste nuove regole equivalgono a una carta dei diritti per gli utenti dei servizi di fornitura di gas ed elettricità. Per troppo tempo le società di approvvigionamento hanno fatto pagare ai consumatori gas ed elettricità oltre il dovuto. I miei elettori potranno constatare l'utilità di questa normativa quando riceveranno bollette più leggere.

**Teresa Riera Madurell (PSE)**, *per iscritto*. – (ES) La delegazione dei socialisti spagnoli ha propugnato la separazione della proprietà nelle società integrate verticalmente del comparto del gas e dell'elettricità, poiché riteniamo che una separazione tra le aziende di fornitura/produzione e quelle di trasporto offra una libertà di scelta effettiva ai consumatori europei e favorisca gli investimenti necessari in questo settore affinché l'energia sia disponibile su tutto il territorio comunitario senza interruzioni. Ho votato a favore del pacchetto sul mercato unico del gas e dell'elettricità per i seguenti motivi:

- 1) gli interessi dei consumatori sono al centro della revisione di questo pacchetto legislativo;
- 2) abbiamo incluso la nozione di povertà energetica e invitato gli Stati membri a introdurre provvedimenti volti a contrastare la povertà energetica nei loro piani di azione nazionali, garantendo il necessario approvvigionamento energetico per i consumatori vulnerabili e impedendo le interruzioni di servizio a tali consumatori nei momenti critici;

3) considerato che la separazione nella proprietà sarà una realtà entro pochi anni, grazie ai procedimenti antitrust avviati dalla direzione generale Concorrenza, abbiamo posto l'enfasi sull'architettura istituzionale e rafforzato le competenze della nuova agenzia europea, nonché l'indipendenza dei regolatori nazionali.

**Gary Titley (PSE), per iscritto.** – (EN) Il principale punto debole del mercato unico è dato dall'incapacità di istituire un mercato unico dell'energia. Le politiche energetiche nazionali hanno portato l'Europa in un vicolo cieco, in cui è condannata a dipendere fortemente dalle importazioni di costosi combustibili fossili. Non esiste una rete energetica europea e tanto meno una politica strategica di immagazzinamento dell'energia. Urge diversificare le nostre forniture energetiche, ridurre i consumi, incoraggiare il ricorso a forme di energia basso-emissive e creare un mercato interno stabile e competitivo.

Per i motivi addotti, sono favorevole a queste relazioni seppure temo che la difficile ricerca di un compromesso accettabile per tutti possa mettere a repentaglio l'efficacia del pacchetto legislativo; è dunque cruciale vigilare sulla sua corretta attuazione.

Sono favorevole alle maggiori salvaguardie per i diritti dei consumatori e al riconoscimento della povertà energetica quale grave problema sociale.

Nutro alcune riserve in merito alla natura non vincolante dell'Agenzia UE per la cooperazione tra i regolatori dell'energia. Il mercato unico dell'energia può diventare una certezza solo se il regolatore europeo dispone di un potere effettivo.

Mi compiaccio che il Parlamento abbia stimolato gli Stati membri a spingersi oltre a quanto avrebbero voluto. Anche in questo caso il Parlamento è riuscito a garantire la vittoria della più ampia causa europea sugli interessi particolari e il protezionismo nazionale.

**- Raccomandazione per la seconda lettura: Giles Chichester (A6-0235/2009)**

**Luís Queiró (PPE-DE), per iscritto.** – (PT) Il terzo pacchetto sull'energia mira a sviluppare gradualmente il mercato dell'energia che fino a poco tempo fa era controllato da monopoli. Il processo di liberalizzazione implica la presenza di una concorrenza autentica e sostenuta e in questa prospettiva diventa importante disporre di un'Agenzia per la cooperazione tra i regolatori dell'energia più forte, dotata di poteri e completa autonomia.

Il mandato principale dell'Agenzia sarà di aiutare le autorità competenti a realizzare, a livello comunitario, i compiti altrimenti svolti dagli Stati membri e, ove necessario, coordinare i loro interventi. L'Agenzia vigilerà anche sui mercati interni dell'elettricità e del gas, fornendo il suo apporto a qualsiasi intervento volto a incrementare la sicurezza energetica.

Desidero sottolineare il ruolo cruciale svolto dall'Agenzia nella futura politica energetica in Europa, che vogliamo contraddistinta da maggiore concorrenza e varietà – completamente diversa dai monopoli del passato – nonché da una maggiore sicurezza ed efficienza a tutto vantaggio dei consumatori.

Questi sono i motivi che mi hanno indotto a votare a favore della relazione.

**- Raccomandazione per la seconda lettura: Alejo Vidal-Quadras (A6-0213/2009)**

**Carlos Coelho (PPE-DE), per iscritto.** – (PT) Mi compiaccio che questa relazione, facente parte integrante del pacchetto sull'energia approvato oggi, sia stata anch'essa approvata poiché, a mio giudizio, rappresenta un ulteriore importante passo verso una migliore qualità di vita per i cittadini europei.

La possibilità di interconnessioni migliori tra le reti di trasmissione dell'energia elettrica e l'esistenza di regolatori forti e in grado di garantire la trasparenza del mercato e la cooperazione transnazionale sono fattori fondamentali per garantire agli utenti finali un servizio davvero equo e competitivo.

Una responsabilità condivisa e la cooperazione tra gli Stati membri per quanto attiene ai mercati dell'elettricità e del gas sono i pilastri su cui si regge un mercato dell'energia davvero europeo che si vuole equo, dinamico e sostenibile.

**- Raccomandazione per la seconda lettura: Antonio Mussa (A6-0238/2009)**

**Nils Lundgren (IND/DEM), per iscritto.** – (SV) Sono completamente favorevole all'idea di aprire il mercato interno del gas alla concorrenza. Tuttavia è sbagliato sancire che gli Stati membri dovrebbero adottare misure concrete per favorire un utilizzo più ampio del biogas e del gas ottenuto dalla biomassa. Questa scelta deve



rimanere di stretta pertinenza degli Stati membri. Ho pertanto deciso di votare contro la proposta presentata dalla commissione parlamentare.

**Luís Queiró (PPE-DE), per iscritto. – (PT)** Il terzo pacchetto sull'energia colma diverse carenze strutturali che ci trasciniamo dal passato. Non possiamo dimenticare la discriminazione a danno dei nuovi fornitori di energia o l'assenza di trasparenza nella definizione dei prezzi e nella scelta del fornitore. Grazie a questo pacchetto, possiamo finalmente sperare di portare a termine la liberalizzazione del mercato interno dell'energia nell'Unione europea.

L'adozione del terzo pacchetto e di questa proposta in particolare renderà i mercati dell'energia europei più competitivi, sostenuti e sicuri.

I diritti del consumatore dovrebbero essere il fulcro del processo di apertura dei mercati in virtù dell'accordo raggiunto, che affronta la questione della separazione nella proprietà e dell'indipendenza dei regolatori nazionali, oltre a stabilire le condizioni per una distribuzione più chiara delle responsabilità tra le autorità nazionali, l'Agenzia per la cooperazione dei regolatori dell'energia e la Rete europea di gestori di sistemi di trasmissione dell'energia.

Il mio voto è stato favorevole perché mi aspetto che il mercato guadagnerà in trasparenza; i consumatori avranno accesso a informazioni precise e potranno cambiare il fornitore di energia senza costi supplementari.

#### **- Relazione David (A6-0136/2009)**

**Alessandro Battilocchio (PSE), per iscritto. –** Voto a favore della relazione Florin David sulle soluzioni di interoperabilità per le pubbliche amministrazioni europee (ISA), il cui obiettivo è sostenere la cooperazione tra le pubbliche amministrazioni europee.

Questo programma agevola l'efficace ed efficiente interazione elettronica transfrontaliera e intersettoriale fra le amministrazioni europee così da consentire l'erogazione di servizi pubblici elettronici che possano favorire l'attuazione di attività e di politiche comunitarie per i cittadini e le imprese. Questo agevolerà la circolazione, lo stabilimento e il lavoro in piena libertà senza ostacoli per i cittadini negli Stati membri così da offrire ai cittadini e alle pubbliche amministrazioni servizi migliori, più efficienti e di facile accesso.

Ritengo opportuno incoraggiare la cooperazione internazionale e in tale senso il programma ISA deve essere aperto anche alla partecipazione dei paesi dello Spazio economico europeo e dei paesi candidati. Sono d'accordo nell'incoraggiare la cooperazione con altri paesi terzi e con organizzazioni o organismi internazionali.

La partecipazione dei paesi candidati al programma ISA costituisce un passo fondamentale in termini di preparazione della pubblica amministrazione di questi Stati ai compiti e ai metodi di lavoro che comporta l'adesione all'UE. Penso che sia necessario approfondire la possibilità di utilizzare i fondi di preadesione per facilitare la partecipazione dei paesi candidati al programma ISA.

#### **- Raccomandazioni per la seconda lettura: Eluned Morgan (A6-0216/2009), Giles Chichester (A6-0235/2009), Alejo Vidal-Quadras (A6-0213/2009), Antonio Mussa (A6-0238/2009), Atanas Paparizov (A6-0238/2009)**

**Mary Lou McDonald (GUE/NGL), per iscritto. – (EN)** Non ho potuto votare a favore delle relazioni odierne che in sostanza sostengono la proposta della Commissione europea per una liberalizzazione dei mercati dell'elettricità e del gas.

La nostra esperienza, in Irlanda, ci ha dimostrato che la liberalizzazione e la conseguente privatizzazione non hanno risolto le criticità del settore energetico.

Negli ultimi anni i prezzi dell'energia in Irlanda sono aumentati, colpendo in particolare le famiglie e i lavoratori. In questa fase di recessione, il tentativo dell'Unione europea di imporre la liberalizzazione in settori essenziali dell'economia ha ancora meno senso di prima. La Commissione e l'UE devono capire che è inutile replicare le medesime politiche neoliberali – e fallimentari – del passato.

Mi rammarico che il “pacchetto energia” abbia raccolto oggi un così vasto consenso tra i deputati del Parlamento europeo.

**- Relazione Rutowicz (A6-0137/2009)**

**Alessandro Battilocchio (PSE)**, *per iscritto*. – Il mio voto è favorevole.

Gli effetti sull'ambiente e sulla salute, dovuti all'uso di pesticidi, sono stati oggetto di dibattito a livello europeo e il Parlamento Europeo ha adottato direttive sull'autorizzazione e la vendita di pesticidi.

Con questo provvedimento si stabiliscono i requisiti essenziali di sicurezza e di tutela della salute a cui le macchine per l'applicazione di antiparassitari immesse nel mercato interno devono conformarsi per fruire della libera circolazione all'interno della Comunità. La normativa, oltre a proteggere i consumatori, è rivolta alla tutela della salute e della sicurezza degli operatori.

I costi sostenuti dai costruttori saranno probabilmente trasferiti sugli utenti attraverso un aumento dei prezzi, tuttavia la conseguente riduzione annuale media del consumo di antiparassitari consentirà agli utenti di realizzare risparmi che compenseranno l'eventuale aumento dei prezzi.

La direttiva proposta raggiunge l'obiettivo di garantire un livello comune di tutela dell'ambiente e al tempo stesso evitare un quadro normativo frammentato a livello comunitario, che può generare costi elevati a carico delle imprese che intendono operare anche al di fuori dei confini nazionali.

**Janelly Fourtou e Andreas Schwab (PPE-DE)**, *per iscritto*. – (EN) Con riferimento alla modifica alla direttiva 2006/42/CE del 17 maggio 2006 relativa alle macchine, concernente le macchine per l'applicazione di antiparassitari, vorremmo sottolineare che il Parlamento europeo ha adottato la direttiva sulle macchine nel 2006 e che pertanto spetterebbe alla Commissione europea rivedere la direttiva relativa ai trattori al fine di garantire una coerenza d'impostazione. A nostro parere, i trattori non rientrano nella definizione di macchina, così come stabilita nella direttiva sulle macchine. Pertanto la direttiva in vigore che concerne i trattori può e deve essere sostituita da una normativa meno complessa.

**Rovana Plumb (PSE)**, *per iscritto*. – (RO) E' risaputo che l'utilizzo di pesticidi rappresenta una minaccia per la salute umana e l'ambiente. La "strategia tematica sull'uso sostenibile dei pesticidi" si propone di ridurre i rischi che l'utilizzo di pesticidi pone alla salute umana e all'ambiente.

L'armonizzazione dei requisiti di tutela ambientale e delle procedure di valutazione della conformità per le macchine impiegate nell'applicazione degli antiparassitari è indispensabile al fine di conseguire il medesimo grado di tutela ambientale in tutta l'Unione europea, oltre che per garantire parità di condizioni nella concorrenza tra i costruttori e agevolare la libera circolazione di questi prodotti all'interno della Comunità.

Una corretta progettazione e costruzione di questo tipo di macchina sono in grado di ridurre sostanzialmente gli effetti che i pesticidi possono avere sulla salute umana e l'ambiente. Nell'ipotesi che un'irroratrice abbia una vita utile media di 12-15 anni, si calcola che ogni anno all'interno della Comunità siano acquistate tra 125 000 e 250 000 nuove macchine irroratrici. Le irroratrici conformi ai nuovi requisiti ambientali sono più efficienti e utilizzano una quantità minore di antiparassitari, riducendo così anche il tempo dedicato alle operazioni di miscelazione, carico, irrorazione e pulizia, per non menzionare il risparmio economico per gli utilizzatori che compenserà gli eventuali rincari per alcuni tipi di dispositivi per l'irrorazione.

Il mio voto è stato dunque favorevole.

**Andrzej Jan Szejna (PSE)**, *per iscritto*. – (PL) La direttiva del Parlamento europeo concernente le macchine per l'applicazione di antiparassitari, che modifica la direttiva 2006/42/CE del 17 maggio 2006 relativa alle macchine, introduce alcuni cambiamenti legislativi molto importanti.

La direttiva si propone di armonizzare gli standard di tutela ambientale e della salute umana all'interno dell'Unione europea. Quest'armonizzazione legislativa consentirà altresì di garantire pari condizioni per la circolazione transfrontaliera delle macchine all'interno dell'UE; ciò contribuirà a sua volta a migliorare la competitività del mercato europeo.

La direttiva imporrà agli Stati membri l'obbligo di svolgere ispezioni periodiche sull'attrezzatura utilizzata per l'applicazione professionale di antiparassitari, oltre a prevedere un sistema di manutenzione e ispezione periodica dell'attrezzatura. La direttiva avrà per effetto una riduzione nelle quantità di antiparassitari utilizzate (e una conseguente riduzione degli effetti nocivi sull'ambiente) e un vantaggio in termini di salute per i consumatori e i cittadini che entrano in contatto diretto con gli antiparassitari nello svolgimento del loro lavoro.

**- Relazione Belet (A6-0218/2009)**

**Šarūnas Birutis (ALDE)**, *per iscritto. (LT)* Il traffico motorizzato è responsabile per quasi il 25 per cento di tutte le emissioni di anidride carbonica; la principale sfida dell'Unione europea consiste nel ridurre il consumo energetico dei mezzi di trasporto e la quantità di composti al carbonio che rilasciano nell'atmosfera. Il 20-30 per cento del consumo di carburante durante il trasporto è dovuto dagli pneumatici; una maggiore stabilità degli pneumatici è un fattore da includere in un metodo integrato di riduzione del carburante utilizzato nel traffico motorizzato e degli inquinanti emessi. Nell'elenco di azioni propositive illustrato nel piano d'azione per l'efficienza energetica, volto a ridurre i consumi del 20 per cento entro il 2020, si sottolinea peraltro che uno dei modi possibili di raggiungere questo obiettivo consiste nell'etichettatura degli pneumatici.

**Carlos Coelho (PPE-DE)**, *per iscritto. – (PT)* Sono favorevole a questa relazione perché credo che si rivelerà un ulteriore strumento in grado di migliorare le informazioni fornite ai consumatori e creare un mercato più trasparente in cui è possibile operare una scelta consapevole e informata tra prodotti diversi sulla base di criteri semplici che sono nondimeno corroborati da un fondamento scientifico e tecnologico.

A mio giudizio, questa relazione rappresenta un ulteriore passo verso un'Europa sostenibile a livello energetico, poiché consente ai consumatori di scegliere pneumatici che riducono il consumo di carburante delle loro vetture.

Inoltre la possibilità di selezionare uno pneumatico in base alle sue prestazioni specifiche consente ai consumatori di tutelarsi e di organizzare le dotazioni del proprio veicolo in sintonia con il loro stile di guida e con le condizioni ambientali della strada.

Desidero porre in evidenza anche le condizioni di concorrenza sane e fondate sulla tecnologia che questo sistema creerà nel mercato degli pneumatici, ora che i consumatori potranno confrontare e comprendere con criteri chiari e obiettivi le innovazioni tecnologiche delle diverse marche.

**Edite Estrela (PSE)**, *per iscritto. – (PT)* Ho votato a favore della risoluzione relativa all'etichettatura degli pneumatici in relazione al consumo di carburante. Considerato che quasi il 25 per cento di tutte le emissioni di anidride carbonica sono causate dal trasporto su strada, la riduzione dei consumi degli automezzi è un'importante sfida per l'Unione europea.

L'istituzione di un sistema di etichettatura che fornisce informazioni adeguate sull'efficienza energetica e la tenuta, tra le altre caratteristiche, consentirà ai consumatori di effettuare scelte informate al momento dell'acquisto di pneumatici.

Gli pneumatici rappresentano dal 20 al 30 per cento del consumo totale di carburante nei veicoli e una maggiore sostenibilità degli pneumatici andrebbe considerata quale parte dell'approccio integrato per la riduzione dei consumi di carburante e delle relative emissioni di anidride carbonica nell'atmosfera.

**Astrid Lulling (PPE-DE)**, *per iscritto. – (FR)* Questa relazione è un compromesso ragionevole che dovrebbe permettere agli utilizzatori finali di acquistare gli pneumatici con conoscenza di causa, in particolare per quanto concerne l'efficienza energetica, l'aderenza sul bagnato e la rumorosità esterna di rotolamento.

Mi compiaccio della maggiore flessibilità concessa in relazione alla data di entrata in vigore della direttiva che dovrebbe lasciare ai produttori un maggiore margine di manovra, onde evitare la distruzione delle scorte di pneumatici. Il loro smaltimento sarebbe infatti contrario agli obiettivi ambientali stabiliti.

I requisiti più delicati relativi agli pneumatici sono senz'altro la stampigliatura obbligatoria sui fianchi dello pneumatico, il rendimento energetico, l'indice di aderenza sul bagnato e le emissioni sonore. Queste richieste avrebbero costretto i nostri produttori di pneumatici a sostituire tutti i loro stampi con costi esorbitanti. Ritengo che tale imposizione metterebbe ulteriormente a rischio la nostra industria degli pneumatici che risente già gravemente delle conseguenze della crisi economica.

**Nils Lundgren (IND/DEM)**, *per iscritto. – (SV)* Esistono ottimi motivi per tentare di conseguire una migliore efficienza energetica ed emissioni ridotte in relazione ai nostri veicoli. Tuttavia, un sistema di etichettatura armonizzato a livello europeo per gli pneumatici sarebbe problematico. L'esperienza pregressa in materia di etichettatura ci deve indurre a una valutazione attenta.

Per esempio, consideriamo il sistema di etichettatura per gli elettrodomestici. L'industria non è stata disposta a innalzare continuamente i requisiti per una determinata classe energetica, per esempio in relazione alle etichette dei frigoriferi; ne è conseguito un sistema di etichettatura spaventosamente complesso e di difficile

comprensione. Lo strumento che i politici avevano inteso come incentivo all'innovazione e orientamento delle scelte dei consumatori ha invece inibito lo sviluppo di prodotti migliori e reso più difficile per i consumatori effettuare le scelte giuste.

Credo che l'Unione europea possa svolgere un ruolo importante nella riduzione degli effetti dei veicoli sull'ambiente. Ma a differenza della Commissione e della commissione parlamentare, proporrei un innalzamento dei requisiti minimi per i produttori di pneumatici che desiderano commercializzare i loro prodotti sul mercato interno, piuttosto che emanare una normativa dettagliata. I politici europei dovrebbero creare delle condizioni sostenibili e positive per la società e le imprese anziché pretendere di controllare ogni singolo dettaglio. La Commissione e la commissione parlamentare non sono della mia stessa opinione e ho pertanto deciso di votare contro la relazione.

**Gary Titley (PSE)**, *per iscritto*. – (EN) Sono favorevole a questa relazione che considero un complemento indispensabile alla normativa relativa all'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore approvata nel corso dell'anno, che riguardava essenzialmente gli standard ambientali e di sicurezza per gli pneumatici.

Gli pneumatici devono essere più sicuri, silenziosi e a basso consumo. Il rumore del traffico, causato in larga misura dal rumore degli pneumatici, nuoce gravemente alla salute. La riduzione dei consumi di carburante costituisce un vantaggio significativo per i consumatori in un'epoca di crescente austerità, oltre a limitare le emissioni di CO<sub>2</sub> e contribuire così al raggiungimento degli obiettivi ambiziosi che l'Unione europea si è posta nella lotta contro il cambiamento climatico.

L'etichettatura consentirà ai consumatori di effettuare una scelta informata all'atto dell'acquisto di pneumatici o anche di una vettura nuova.

Rimarrà da verificare l'efficacia dell'etichettatura. Dobbiamo accertarci che i consumatori siano davvero in grado di capire le etichette, altrimenti l'intero esercizio sarebbe privo di senso.

#### **- Relazione Vălean (A6-0138/2009)**

**Šarūnas Birutis (ALDE)**, *per iscritto*. (LT) Convengo con la necessità di continuare il processo di regolamentazione dei prezzi per le chiamate vocali. A seguito dell'adozione del regolamento 717/2007/CE, i prezzi delle chiamate in roaming non sono diminuiti di molto, attestandosi attorno al limite massimo stabilito dal regolamento.

A mio avviso, l'ambito di applicazione del regolamento dovrebbe essere esteso agli SMS. A fronte dei prezzi ingiustificatamente elevati che i consumatori sono costretti a pagare, sembra purtroppo necessario regolamentare i prezzi all'ingrosso e al dettaglio per gli SMS. Il mio voto su questo regolamento è pertanto favorevole.

**Carlos Coelho (PPE-DE)**, *per iscritto*. – (PT) In linea di principio non sono d'accordo che il legislatore intervenga nel mercato e stabilisca i prezzi. Credo che il mercato dovrebbe essere libero di definire i prezzi in base ai principi fondamentali di una concorrenza sana.

Ma è proprio questa a mancare nel roaming e ciò giustifica l'intervento del Parlamento europeo che stabilisce i prezzi massimi entro i quali i gestori telefonici sono obbligati a competere. Ho votato affinché questa normativa non sia limitata esclusivamente alle chiamate vocali effettuate o ricevute, ma venga estesa anche agli SMS e ai servizi di trasmissione di dati.

Un'Unione che incoraggia la libera circolazione dei suoi cittadini male si concilia con regole di mercato che si fermano ai confini nazionali.

Al momento la stragrande maggioranza delle persone è piuttosto restia ad utilizzare i telefoni cellulari quando è all'estero per timore delle tariffe elevate del roaming. Ho votato a favore di questo regolamento esattamente al fine di garantire tariffe più basse per il roaming e rafforzare le norme relative alla trasparenza nella politica dei prezzi.

Questo è un esempio concreto di come l'Unione europea influisce sulla nostra vita di tutti i giorni. Da oggi, al ritorno da una vacanza o da un viaggio d'affari all'estero, i cittadini europei si ricorderanno che la bolletta del loro cellulare è più leggera grazie all'Unione europea.

**Konstantinos Droutsas (GUE/NGL), per iscritto.** – (EL) L'Unione europea sta incoraggiando ristrutturazioni capitalistiche accelerate nei servizi delle telecomunicazioni mobili tramite un'estensione del campo d'applicazione del regolamento in questione a tutti i servizi forniti dagli operatori di telefonia mobile.

La direttiva rafforza la posizione dei monopoli europei rispetto ai loro concorrenti internazionali. Estendendo il periodo di validità della normativa, si incoraggiano le fusioni e acquisizioni tra società che si assicureranno maggiori profitti per il capitale.

L'applicazione della direttiva ha rafforzato le imprese monopolistiche. Il massimale previsto per il roaming è stato aggirato utilizzando il metodo dei periodi minimi di addebito che ha permesso di aumentare il prezzo dei servizi forniti e gli utili delle aziende, come ammesso dalle autorità di vigilanza stesse. La suddivisione prevista dei prezzi tra servizi all'ingrosso e al dettaglio di telefonia mobile, inclusi gli SMS e le caselle vocali, non avrà alcuna ricaduta positiva sui consumatori e non farà che incrementare ulteriormente gli utili del capitale.

Siamo assolutamente contrari alla liberalizzazione e privatizzazione dei mercati delle telecomunicazioni, perché ne consegue un peggioramento nella qualità dei servizi e la svendita di un patrimonio collettivo. Invitiamo tutti i lavoratori a manifestare la loro opposizione generale all'UE e alla sua politica antidemocratica e a cambiare gli equilibri politici in occasione delle prossime elezioni.

**Nils Lundgren (IND/DEM), per iscritto.** – (SV) La Commissione propone un'estensione dell'attuale dispositivo di regolazione dei prezzi di roaming per le chiamate vocali al traffico SMS e alla trasmissione di dati in roaming. Il Parlamento europeo consiglia una normativa più limitata e sottolinea che la regolamentazione delle tariffe deve intendersi come temporanea, poiché nel lungo periodo il mercato dovrebbe orientarsi verso tariffe di roaming più contenute. Ho votato a favore della proposta del Parlamento europeo perché è leggermente più liberale nel suo approccio di mercato rispetto alla proposta della Commissione. Ho votato contro la risoluzione legislativa perché a lungo andare la regolamentazione delle tariffe ci porterebbe di fatto nella direzione sbagliata.

**Andreas Mölzer (NI), per iscritto.** – (DE) La telefonia mobile fa ormai parte della nostra quotidianità e il telefono è diventato per molti un accessorio onnipresente. Non è fondamentale stabilire se il suo utilizzo è dettato da motivi professionali o di ordine privato. Certo è che qualsiasi tipo di comunicazione telefonica, tramite MMS, SMS, Internet o altra navigazione comporta un costo che il gestore addebita al cliente.

Chiaramente, i costi di una rete estera, ovvero diversa dalla rete nazionale del gestore, sono più elevati. Ma sin dall'avvento della telefonia mobile internazionale, abbiamo riscontrato in maniera ricorrente un abuso di questi costi di roaming.

I consumatori si sono trovati talvolta a pagare bollette scandalose, non motivate da un sistema di calcolo universalmente accettato. Con questa iniziativa, volta a rendere più trasparente la giungla delle tariffe per i cittadini e uniformare i costi, l'Unione ha finalmente fatto qualcosa a vantaggio dei cittadini europei. Ho pertanto espresso il mio voto favorevole per questa relazione.

**Rovana Plumb (PSE), per iscritto.** – (RO) Ho votato a favore della relazione perché il nuovo dispositivo comprende alcuni meccanismi preventivi e di garanzia della trasparenza dei prezzi per la trasmissione di dati in roaming affinché i cittadini/clienti possano comprendere meglio i sistemi di addebito utilizzati e siano così in grado di controllare i propri costi ed evitare bollette "traumatiche".

L'imposizione di valori limite per i servizi di roaming relativi alle chiamate vocali e agli SMS, la definizione di misure volte a garantire la trasparenza e il meccanismo preventivo introdotto per le tariffe all'ingrosso relative ai servizi di dati lasceranno comunque agli operatori un margine di manovra per competere sul mercato e differenziare le proprie offerte entro i limiti imposti. Le nuove piccole imprese hanno così l'opportunità di competere contro le tariffe all'ingrosso spropositate degli operatori maggiori.

L'attuale metodo tariffario applicato alle chiamate vocali in roaming con addebito basato su unità di 60 secondi comporta un costo occulto per i consumatori perché comporta un sovrapprezzo, rispetto a una bolletta di roaming calcolata in base all'eurotariffa, di circa il 24 per cento sulle chiamate in uscita e del 19 per cento sulle chiamate ricevute.

La normativa deve offrire un grado adeguato di tutela dei consumatori e consentire loro il ricorso al roaming per la trasmissione di dati a un prezzo conveniente, senza che questo imponga un carico eccessivo sui gestori delle reti di telecomunicazione.

**Luís Queiró (PPE-DE), per iscritto. – (PT)** Il completamento del mercato unico rientra tra gli obiettivi fondamentali dell'Unione europea e ciò spiega l'importanza degli sforzi che compiamo insieme per conseguire le migliori condizioni di concorrenza possibili in diversi comparti economici. La globalizzazione del commercio, delle imprese e delle comunicazioni è parte di tutto questo. Ne discende che anche questa relazione sul mercato della telefonia mobile è fondamentale.

Il risultato di un accordo in prima lettura, finalizzato a garantire l'entrata in vigore del regolamento nel mese di luglio 2009, è una vittoria del Parlamento. Oltre a stabilire le condizioni per una migliore trasparenza e tutela del consumatore, la relazione disciplina una concorrenza più equa e cristallina per tutti, dall'industria ai consumatori.

Il mio voto è stato pertanto favorevole.

**Olle Schmidt (ALDE), per iscritto. – (SV)** Questa volta ho deciso di astenermi dal voto sul secondo regolamento relativo al roaming che si propone di disciplinare i prezzi per i servizi di telefonia mobile all'estero. La proposta, che è un compromesso maturato dai principali schieramenti, contiene svariati buoni spunti, tra cui maggiori informazioni ai clienti al fine di aiutarli a evitare bollette telefoniche esorbitanti a seguito di un viaggio all'estero.

I motivi della mia astensione non sono astrusi. Semplicemente non credo che i politici dell'Unione europea debbano fissare i prezzi all'interno di un libero mercato. L'economia di mercato si fonda esclusivamente sulla logica di prezzi determinati dalla domanda e dall'offerta e non su quanto i politici di Bruxelles considerano "giusto". I prezzi sono già stati disciplinati a seguito del primo regolamento sul roaming. Il risultato è stato che i gestori si sono orientati tutti verso questo valore massimo e ciò non è andato a vantaggio dei consumatori.

Come politici dobbiamo fare in modo che il mercato interno sia animato da una sana concorrenza. Convegno che la situazione non è così nell'ambito dei servizi di roaming, ma piuttosto che imporre un controllo d'impronta sovietica sui prezzi, sarebbe stato meglio individuare provvedimenti volti a incoraggiare la concorrenza, per esempio proibendo ai grandi gestori di stabilire prezzi discriminatori a danno dei piccoli gestori che desiderano accedere a reti estere.

**Andrzej Jan Szejna (PSE), per iscritto. – (PL)** I prezzi elevati dei servizi di roaming all'interno della Comunità europea rappresentano un problema che ostacola il processo europeo d'integrazione e limita la libera circolazione dei cittadini dell'Unione europea.

Nella votazione odierna ho sostenuto il progetto di risoluzione legislativa del Parlamento europeo che modifica il regolamento (CE) n. 717/2007 e la direttiva 2002/21/CE, grazie alla quale i prezzi massimi per il roaming all'interno dell'Unione europea saranno progressivamente ridotti tra il 1° luglio 2009 e il 2011.

Il prezzo limite per le connessioni in entrata e in uscita sarà ridotto di 4 centesimi all'anno, fino a raggiungere nel 2011 un massimo al minuto rispettivamente di 0,35 euro e 0,11 euro. Inoltre, a partire dal 1° luglio 2009, gli operatori dovranno passare a un sistema di addebito per secondi e l'invio di un SMS non potrà costare più di 0,11 euro. Anche il costo della trasmissione di dati scenderà a 0,50 euro per megabyte nel 2011.

Sono decisamente favorevole alla relazione che è un altro passo verso un'Europa sociale che pone al primo posto le persone, la loro libertà e il miglioramento delle loro condizioni di vita.

#### **- Relazione Weber (A6-0247/2009)**

**Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (PSE), per iscritto. – (PL)** La terza e la sesta direttiva (78/855/CEE e 82/891/CEE) relative a fusioni e scissioni di società per azioni riportano un elenco dettagliato degli obblighi di relazione cui devono ottemperare le aziende in fase di fusione o scissione. Tali obblighi di rendicontazione hanno un costo significativo. I metodi di trasmissione delle informazioni agli azionisti prescritti dalle direttive sono stati stabiliti 30 anni fa e non contemplano le possibilità offerte oggi dalla tecnologia. Ciò provoca costi superflui a carico delle aziende.

In questo contesto dobbiamo plaudere alla proposta della Commissione, volta a ridurre l'onere amministrativo conseguente agli obblighi in materia di relazioni e di documentazione previsti in casi di fusioni e scissioni.

Dobbiamo sostenere in particolare l'adeguamento delle disposizioni contenute in entrambe le direttive affinché siano eliminati doppioni in termini di richieste di relazioni di esperti e di pubblicazione dei progetti

di fusione, oltre che l'uniformazione delle disposizioni della terza e sesta direttiva a quelle della seconda direttiva in materia di tutela dei creditori.

Appare opportuno prevedere per le aziende l'obbligo di pubblicare sui loro siti Internet tutte le informazioni che le riguardano e di aggiungere un hyperlink di rimando ad essi sulla piattaforma elettronica centrale che dovrà essere definitivamente confermata a breve dalla Commissione. Quest'obbligo contribuirà senz'altro a migliorare la trasparenza, specialmente dal momento che è stato previsto l'ulteriore obbligo di mantenere aggiornati i dati pubblicati. Le soluzioni proposte mirano a semplificare il funzionamento quotidiano delle aziende europee. Tuttavia l'effettivo alleggerimento del carico amministrativo dipenderà dal modo in cui gli Stati membri, le aziende e gli azionisti stessi sceglieranno di attuare queste soluzioni.

#### **- Accordo commerciale interinale con il Turkmenistan (B6-0150/2009)**

**Richard James Ashworth (PPE-DE)**, *per iscritto*. – (EN) I deputati del partito conservatore britannico non hanno potuto approvare il discarico del bilancio europeo del 2007 per la sezione relativa al Consiglio europeo. Per il quattordicesimo anno consecutivo, la Corte dei conti europea è stata in grado di rilasciare solo una dichiarazione qualificata di garanzia in relazione ai conti dell'Unione europea. I revisori dei conti hanno osservato che quasi l'80 per cento delle operazioni europee sono svolte da agenzie che lavorano all'interno degli Stati membri tramite accordi di gestione congiunta. I revisori hanno riscontrato con continuità l'inadeguatezza di controlli e verifiche svolte negli Stati membri in relazione all'impiego dei finanziamenti europei. Al fine di risolvere questo problema cronico, il Consiglio ha stipulato nel 2006 un accordo interistituzionale che prevedeva l'obbligo per queste agenzie di certificare le operazioni di cui sono responsabili. Con sconcerto rileviamo che, ad oggi, la maggioranza degli Stati membri non ha ottemperato adeguatamente a quest'obbligo e pertanto, in difformità al *gentlemen's agreement* tra Parlamento e Consiglio, questa volta non concederemo lo scarico fintanto che gli Stati membri non ottempereranno ai loro obblighi ai sensi dell'accordo interistituzionale.

**David Martin (PSE)**, *per iscritto*. – (EN) Ho votato a favore di questa risoluzione che approfondisce i rapporti commerciali tra l'Unione europea e il Turkmenistan. Secondo le relazioni molto dettagliate di Human Rights Watch, Amnesty International e l'Open Society Institute, il Turkmenistan è in fondo alla lista dei paesi del mondo per quanto concerne il rispetto di diverse libertà fondamentali, tra cui la libertà di stampa, la libertà d'espressione e la libertà d'associazione. Mi compiaccio che la risoluzione sottolinei come, pur accogliendo con favore i piccoli cambiamenti introdotti dal presidente Berdymukhamedov, l'Unione europea attenda un miglioramento sostanziale nella situazione dei diritti umani in Turkmenistan.

#### **- Relazione Caspary (A6-0085/2009)**

**Glyn Ford (PSE)**, *per iscritto*. – (EN) Ho votato contro l'accordo interinale con il Turkmenistan nonostante l'ammirazione che nutro per il lavoro svolto dal relatore, l'onorevole Caspary. Ho avuto modo di visitare il paese con una delegazione della commissione per gli affari esteri un paio di anni fa, quando era governato da Turkmenbashi e il suo libro *Ruhnama*. Da allora la situazione è migliorata solo marginalmente, ma Amnesty International, tra le altre ONG, continua a denunciare i gravi problemi e le violazioni dei diritti umani in Turkmenistan. I progressi compiuti sinora non sono stati sufficienti per convincermi di votare in questo momento a favore dell'accordo.

**David Martin (PSE)**, *per iscritto*. – (EN) Ho espresso un voto negativo su questa relazione intesa a concedere l'approvazione del Parlamento (assenso) a un accordo commerciale interinale tra l'UE e il Turkmenistan. L'anno scorso il Parlamento europeo aveva stabilito che il Turkmenistan avrebbe dovuto dimostrarsi conforme ai diritti umani su cinque punti prima di concedere il proprio assenso a questo accordo. Questi cinque punti di riferimento sono: permettere alla Croce Rossa di operare liberamente nel paese; adeguare l'istruzione pubblica agli standard internazionali; rilasciare tutti i prigionieri politici e di coscienza; revocare le restrizioni imposte dal governo ai viaggi all'estero e infine autorizzare l'ingresso di ONG indipendenti e permettere agli organismi per i diritti umani delle Nazioni Unite di valutare i progressi compiuti nel paese. Sono certo che il Turkmenistan non è riuscito a soddisfare nemmeno uno di questi requisiti e riscontro con amarezza che ciononostante sia stato dato il consenso per la stipula di questo accordo commerciale interinale.

**Alexandru Nazare (PPE-DE)**, *per iscritto*. – (EN) Desidero ringraziare il collega Caspary per il lavoro svolto nella commissione per il commercio internazionale in vista di questo particolare atto con cui intendiamo migliorare i rapporti dell'Unione europea con il Turkmenistan.

Gli accordi commerciali tra l'UE e questo paese sono rimasti invariati negli ultimi 20 anni e occorre procedere alla loro revisione, specialmente in questa situazione di grave crisi finanziaria mondiale.

Oltre a portare alcuni vantaggi economici e commerciali, questo nuovo accordo interinale con il Turkmenistan dovrebbe garantire un miglioramento della sicurezza regionale su tutti i fronti: da una maggiore promozione dei diritti umani e della democrazia a risultati più consistenti nella lotta contro il narcotraffico e la tratta di esseri umani, oltre a prevedere un coinvolgimento sostanziale del Turkmenistan nella ricostruzione dell'Afghanistan tramite un sostegno alle attività degli Stati membri in quel paese. Non dimentichiamo inoltre che un miglioramento dei rapporti con il Turkmenistan rientra nell'ottica di un rafforzamento della sicurezza energetica per l'Europa.

Insieme ai colleghi ho approvato l'atto proposto dall'onorevole Caspary. Successivamente dovremo intraprendere tutte le misure atte a garantire che questo paese faccia la sua parte affinché questo sforzo congiunto sia coronato dal successo.

**Andrzej Jan Szejna (PSE)**, *per iscritto*. – (PL) I rapporti tra le Comunità europee e il Turkmenistan sono attualmente disciplinati dall'accordo sugli scambi e sulla cooperazione economica e commerciale stipulato tra le Comunità europee e l'URSS nel 1989.

E' indiscutibile che lo sviluppo economico e soprattutto la tutela dei diritti umani in Turkmenistan non siano soddisfacenti. Il Turkmenistan non ha ottemperato a una serie di requisiti umanitari e, tra l'altro, la Croce Rossa continua a non potere lavorare nel paese.

A mio avviso, la firma dell'accordo commerciale interinale tra la Comunità europea e il Turkmenistan sarà fonte di motivazione e un segnale di disponibilità da parte della Comunità, a condizione che venga stabilito chiaramente un termine massimo di cinque anni per l'introduzione di principi democratici e di standard per i diritti umani analoghi a quelli in vigore nell'Unione europea. Questo accordo può contribuire a migliorare la vita dei cittadini turkmeni e favorire le riforme economiche.

La firma di un accordo di partenariato e cooperazione può essere presa in considerazione soltanto dal momento in cui si registrerà un miglioramento concreto nell'ambito dei principi democratici e dei diritti umani.

**Charles Tannock (PPE-DE)**, *per iscritto*. – (EN) Colgo questa occasione per illustrare uno degli svariati motivi che mi hanno indotto a votare oggi a favore di rapporti commerciali più stretti tra l'Unione europea e il Turkmenistan. La politica di sicurezza energetica esterna comune dell'UE, che gode del pieno sostegno dei deputati del partito conservatore britannico, riconosce l'importanza dei nuovi tracciati transcaspiiani per approvvigionare l'Europa di petrolio e gas. Questi tracciati attraverso l'area del Mar Caspio dovrebbero essere integrati completamente con gli oleodotti del "corridoio meridionale" che comprendono Nabucco, Southstream e Whitestream. Per la nostra politica comune estera e di sicurezza energetica è fondamentale riuscire a ridurre la nostra dipendenza energetica dalla Russia.

Per questo motivo dovremmo essere proattivi e aperti a sviluppare un partenariato con il Turkmenistan tramite il nostro assenso a questo accordo commerciale interinale che incoraggia le riforme interne e il rispetto dei diritti umani in Turkmenistan.

#### **- Relazione Hökmark (A6-0236/2009)**

**Liam Aylward (UEN)**, *per iscritto*. – (EN) L'energia nucleare è una realtà in Europa. Una realtà che l'Irlanda vive con un senso di disagio, anche se riconosciamo il diritto di tutti i paesi a scegliere come ottenere l'energia di cui necessitano e non possiamo permetterci di ignorare la questione per il solo fatto che i nostri vicini utilizzano l'energia nucleare.

Appena la scorsa settimana si è verificato un grave problema di sicurezza presso la centrale nucleare di Sellafield e il deposito di materiale radioattivo a Sellafield – la vasca B 30 – è probabilmente una delle strutture più critiche per il nucleare europeo. Nella B 30 sono state convogliate per decenni ingenti quantità di materiale radioattivo che non sono state sottoposte a un trattamento adeguato.

Sono favorevole a un quadro normativo comunitario per la sicurezza del nucleare in grado di rafforzare l'indipendenza dei regolatori nazionali e garantire un grado elevato di trasparenza in relazione alla sicurezza degli impianti nucleari.

Ho votato a favore degli emendamenti alla relazione che sono stati proposti, in quanto ne miglioreranno le disposizioni e i requisiti per la sicurezza. Anche se l'Irlanda non dispone di centrali nucleari, i nostri cittadini potrebbero essere danneggiati da infrazioni agli standard di sicurezza presso altri impianti e l'Unione europea deve garantire ai nostri cittadini il massimo grado di protezione.



**Brian Crowley (UEN), per iscritto.** – (GA) Dobbiamo accettare che in Europa si produce energia nucleare e che sarà così anche in futuro. Gli irlandesi sono in realtà contrari, ma rispettiamo il diritto di ogni Stato membro di scegliere le proprie fonti di energia. Tuttavia fintanto che i paesi prossimi all'Irlanda sono dotati di centrali nucleari, non possiamo ignorare la questione.

La scorsa settimana si è verificato un problema di sicurezza a Sellafield, il cui deposito per le scorie radioattive – chiamato “vasca B30” – è uno degli impianti più critici per il settore nucleare europeo. Nella vasca B30 sono infatti immagazzinate quantità ingenti di scorie radioattive non trattate.

In questo contesto non posso che sostenere incondizionatamente la proposta relativa a un quadro comunitario per la sicurezza nucleare, volto a garantire uno standard elevato e trasparente di sicurezza per le centrali nucleari.

Ho espresso un voto favorevole agli emendamenti mirati a rafforzare questa proposta. Anche se in Irlanda non disponiamo di centrali nucleari, i problemi di sicurezza delle centrali presenti presso altri paesi europei potrebbero avere comunque ripercussioni sugli irlandesi. E' compito dell'Unione europea garantire che i cittadini dei vari paesi godano di una protezione totale in questo ambito.

**Glyn Ford (PSE), per iscritto.** – (EN) Personalmente nutro alcune riserve in merito alla sicurezza delle centrali nucleari sul lungo periodo e pertanto questa relazione non mi soddisfa completamente. Riconosco che le persone impiegate in quest'industria sono professionisti impegnati. Riconosco che gli incidenti sono stati pochi e sporadici. Ma rimane il problema delle conseguenze potenzialmente devastanti di un eventuale incidente. Non possiamo dimenticare l'incidente nucleare nei monti Urali rivelato da Roy Medvedev, l'incidente sulla Three Mile Island che ha riguardato proprio gli eventi narrati nel film *Sindrome cinese* messo in distribuzione appena pochi giorni prima dell'incidente, l'incidente di Tokaimura in Giappone, né tanto meno Chernobyl, le cui conseguenze sono ancora percepibili presso di noi ma che hanno colpito con particolare drammaticità le persone e i bambini che vivevano nelle sue vicinanze e i loro discendenti.

**Luís Queiró (PPE-DE), per iscritto.** – (PT) L'energia nucleare rivestirà un ruolo fondamentale per il futuro energetico della nostra società. Tenuto conto di questa tendenza e dei progetti per la costruzione di altri impianti in Europa, è indispensabile definire un quadro comunitario per la sicurezza nucleare.

La relazione del collega Hökmark consentirà di stabilire le migliori condizioni di sicurezza per i futuri impianti nucleari europei. Lo scopo è definire un quadro normativo chiaro con regolatori nazionali forti e indipendenti, nonché un sistema di licenze e un regime d'ispezioni e controlli per gli impianti nucleari.

L'importanza che l'energia nucleare rivestirà in futuro richiede che siano stabilite condizioni eccellenti per l'attuazione della direttiva e per lo scambio di informazioni essenziali, affinché siano create condizioni di sicurezza uniformi e della massima qualità.

Il mio voto è stato pertanto favorevole.

**Paul Rübig (PPE-DE), per iscritto.** – (DE) La delegazione del partito popolare austriaco (ÖVP) è favorevole alla creazione di un'autorità di controllo indipendente per le centrali nucleari dotata della facoltà legalmente vincolante di scollegare dalla rete le centrali nucleari pericolose.

#### **- Relazione Romeva i Rueda (A6-0253/2009)**

**Jan Andersson, Göran Färm, Anna Hedh, Inger Segelström e Åsa Westlund (PSE), per iscritto.** – (SV) Abbiamo deciso di votare contro la relazione relativa all'istituzione di un regime di controllo per la politica comune della pesca. Ovviamente siamo favorevoli alle proposte volte ad assicurare il rispetto delle norme tramite disposizioni più stringenti, ma siamo critici nei confronti dell'enfasi posta sul controllo della pesca ricreativa. Non ha senso disciplinare questo tipo di pesca quando, nei fatti, è la pesca su scala industriale a essere responsabile di problemi come il depauperamento delle risorse ittiche nei nostri mari.

**Pedro Guerreiro (GUE/NGL), per iscritto.** – (PT)

Con rammarico riscontriamo che la maggioranza dei deputati ha respinto l'emendamento da noi proposto in cui, in conformità ai principi sanciti dalla costituzione della Repubblica del Portogallo in relazione alla sovranità nazionale e nell'ottica di garantirne il rispetto, si ribadiva che questa proposta di regolamento dovrebbe rispettare e non minacciare la competenza e la responsabilità degli Stati membri in materia di sorveglianza sull'applicazione delle norme della politica comune per la pesca.

Ci rammarichiamo che la maggioranza del Parlamento abbia respinto gli emendamenti da noi proposti, che avrebbero impedito alla Commissione europea di svolgere ispezioni indipendenti senza preavviso nelle zone economiche esclusive e nei territori degli Stati membri, di proibire a sua discrezione le attività di pesca, di sospendere o revocare il pagamento di aiuti comunitari a uno Stato membro, e avrebbe vietato a uno Stato membro di ispezionare i pescherecci situati nelle zone economiche esclusive di un altro Stato membro senza il suo consenso.

Questa proposta di regolamento – che sarà oggetto di ulteriori negoziati tra le istituzioni europee – se approvato nella sua forma odierna, rappresenterà l'ennesimo attacco alla sovranità nazionale, laddove introdurrà requisiti relativi all'attrezzatura e alle procedure che risultano essere del tutto inadatti per i pescherecci portoghesi.

Il mio voto è stato pertanto contrario.

**Carl Lang e Fernand Le Rachinel (NI)**, *per iscritto*. – (FR) Nel 2008 sono stati dismessi 1 65 pescherecci. Per il 2009 sono state annunciate altre 225 rottamazioni.

Il settore della pesca in Francia soffre di una crisi profonda, dovuta al fatto che il governo francese e Bruxelles hanno deciso di sacrificare i pescatori francesi in nome della politica economica e commerciale europea.

Così la Norvegia, che non appartiene all'Unione europea ma che ha negoziato con essa accordi economici per il gas, si è accaparrata l'80 per cento della quota di merluzzo, pari a 500 000 tonnellate l'anno. La Francia, da parte sua, dispone di appena 9 000 tonnellate l'anno, di cui solo 700 per la Manica e il Mare del Nord.

In queste condizioni, come non provare scoramento di fronte allo smantellamento della flotta di pesca francese? Perché Bruxelles e il governo francese si accaniscono per ottenere la distruzione programmata di un intero comparto della nostra economia? La spiegazione va ricercata negli interessi euroglobali e nel dogma del libero scambio.

La dotazione di 4 milioni di euro promessa dal ministro per l'agricoltura e la pesca a titolo di compensazione finanziaria per il fermo delle navi che hanno già esaurito la propria quota di pescato non risolverà il problema. E' urgente e fondamentale emancipare i pescatori francesi da queste quote europee discriminanti e distruttive.

**Nils Lundgren (IND/DEM)**, *per iscritto*. – (SV) Oggi il Parlamento europeo ha votato a favore dell'inclusione della pesca sportiva e ricreativa nella politica comune della pesca. Con questo passo, l'Unione europea ha cominciato a disciplinare una delle nostre attività ricreative più popolari.

La proposta è oltraggiosa. Innanzi tutto, le acque di pesca sono di competenza dei singoli paesi e non di Bruxelles. In secondo luogo, l'attività dei pescatori sportivi non intacca le risorse ittiche in maniera sostanziale. In terzo luogo, questa normativa risulta impossibile da attuare: basti guardare alla Svezia e ai suoi 11 500 km di litorale. I burocrati europei e i deputati di quest'Aula pensano veramente che sarà possibile controllare cosa sta succedendo sempre e ovunque? Una legge impossibile da attuare è una cattiva legge.

Dopotutto non sono particolarmente sorpreso da questa proposta. L'Unione europea assomiglia a un motore a vapore che si è messo in moto verso l'obiettivo di uno stato federale a pieno titolo. E' una macchina grande, pesante e difficile da fermare una volta che è stata messa in moto. Chiunque si frapperà al suo cammino sarà falciato via.

Oggi è una giornata funesta per chi tra noi desidera comprensione e una vera cooperazione europea, ma soprattutto è una giornata molto funesta per i pescatori sportivi di tutti gli Stati membri.

**Sebastiano (Nello) Musumeci (UEN)**, *per iscritto*. – L'intento della proposta di regolamento in esame, ossia garantire un controllo comunitario sul rispetto delle norme della politica comune della pesca attraverso una propria Agenzia, è sicuramente apprezzabile e va incontro alle numerose richieste formulate nel corso degli anni dal Parlamento e dalla Commissione europea. Il regolamento suggerisce altresì – seppur timidamente – un'attuazione e applicazione uniformi delle norme medesime nei ventisette Stati membri.

Pur condividendo lo spirito di fondo del testo (sostenere la cultura del rispetto delle regole per una corretta applicazione della politica comune della pesca), rilevo che, purtroppo anche in questa occasione, non sono state prese in considerazione le specificità della pesca mediterranea.

Solo per fare un esempio: l'obbligo di installare un sistema di controllo satellitare dei pescherecci (il Vms) sulle imbarcazioni di lunghezza superiore a dieci metri può andar bene per i pescherecci del Mare del Nord che hanno una stazza consistente, ma non per quelli del Mediterraneo, piccoli e spesso senza cabina, che

praticano sovente la cosiddetta "piccola pesca". Si pone anche il problema degli ingenti costi da sostenere che potrebbero, però, venir superati con un cofinanziamento comunitario pari all'80%, come opportunamente suggerito nell'emendamento 20.

**Brian Simpson (PSE)**, *per iscritto*. – (EN) Voto a favore di questa relazione perché abbiamo accettato gli emendamenti nn. 48 e 49 e respinto l'emendamento n. 93 relativo alla pesca ricreativa.

Includere la pesca ricreativa nella quota di pesca degli Stati membri è per me inaccettabile.

Se affermiamo seriamente che la pesca sportiva è responsabile dell'esaurimento delle riserve ittiche, allora ritengo che stiamo perdendo di vista un aspetto fondamentale di questo depauperamento degli stock ittici, ovvero le quantità eccessive di pescato da parte dell'industria della pesca e delle loro navi-fabbrica.

Sono loro a dovere ottemperare alla politica comune della pesca, non i pescatori sportivi che si dedicano al loro hobby.

#### - Relazione Visser (A6-0206/2009)

**Roger Knapman e Thomas Wise (NI)**, *per iscritto*. – (EN) La politica comune della pesca soffre di gravi deficit e ha avuto effetti devastanti sull'economia britannica e sull'ambiente. Pur riconoscendo la necessità di un'innovazione per migliorare la situazione, la maggior parte di tale innovazione e buona prassi deriva chiaramente dagli Stati membri e dai pescatori stessi. Abbiamo pertanto votato contro questa relazione che incrementa le competenze della Commissione.

**Thomas Wise (NI)**, *per iscritto*. – (EN) La politica comune della pesca soffre di gravi deficit e ha avuto effetti devastanti sull'economia britannica e sull'ambiente. Pur riconoscendo la necessità di un'innovazione per migliorare la situazione, la maggior parte di tale innovazione e buona prassi deriva chiaramente dagli Stati membri e dai pescatori stessi. Abbiamo pertanto votato contro questa relazione che incrementa le competenze della Commissione.

#### - Relazione Busuttil (A6-0251/2009)

**John Attard-Montalto e Louis Grech (PSE)**, *per iscritto*. – (EN) A titolo personale e a nome del collega, l'onorevole Grech, vorrei precisare che abbiamo votato a favore della relazione ma che desideriamo sottolineare quanto segue:

siamo favorevoli a una politica d'immigrazione comune;

riteniamo che il patto sull'immigrazione non sia soddisfacente e nell'interesse della nazione;

osserviamo con disappunto che la relazione non contiene alcun riferimento diretto e inequivocabile a una ripartizione obbligatoria degli oneri;

rileviamo che qualsiasi forma di cooperazione è apprezzata, ma che l'Unione europea non può interferire in merito al tipo di accordo bilaterale che un paese d'origine e un paese di transito possono stipulare;

non siamo favorevoli al riconoscimento del diritto di voto agli immigrati clandestini in ragione della composizione demografica di Malta;

non siamo favorevoli a una politica dei visti uniforme per l'area Schengen al posto delle politiche nazionali se ciò comporta un aumento della burocrazia e una minore flessibilità del sistema.

**Catherine Boursier (PSE)**, *per iscritto*. – (FR) Mi rallegro per l'approvazione della relazione Busuttil, anche se devo ammettere di non essere favorevole a tutti i punti enunciati nel documento, in particolare laddove plaude all'adozione del patto europeo sull'immigrazione e l'asilo. Il mio gruppo era infatti favorevole a stralciare questo riferimento nella commissione per le libertà civili, la giustizia e gli affari interni, ma siamo stati messi in minoranza su questo punto, come d'altronde è accaduto anche in relazione al ruolo potenziato di Frontex nelle operazioni di rimpatrio.

Ciononostante e tenendo a mente il risultato finale, ho espresso un voto favorevole per questa relazione al fine di trasmettere un segnale forte a favore dell'apertura di percorsi legali d'immigrazione. Sostengo il riconoscimento del bisogno, da parte dell'Unione europea, del lavoro svolto dagli immigrati, la necessità di una consultazione maggiore con la società civile, la libertà di circolazione in Europa dopo 5 anni di residenza, il rispetto della dignità umana e l'attuazione delle disposizioni più favorevoli nell'ambito dell'applicazione

della direttiva sul rimpatrio e, soprattutto, il diritto di voto alle elezioni amministrative, un punto contro di cui la destra europea si era opposta ferocemente.

**Philip Bradbourn (PPE-DE)**, *per iscritto*. – (EN) I rappresentanti del partito conservatore britannico hanno votato contro la relazione poiché non riconosciamo la necessità di una politica d'immigrazione comune e crediamo che il Regno Unito debba mantenere un controllo assoluto sulle sue frontiere.

**Philip Claeys (NI)**, *per iscritto*. – (NL) Ho votato contro questa relazione a causa di alcuni suoi contenuti inaccettabili. Tanto per cominciare, si ipotizza che l'Unione europea avrà bisogno di 60 milioni di nuovi immigrati da oggi al 2050. Alla luce dei problemi attuali causati dall'immigrazione di massa, questa proposta rasenta la follia. Si suggerisce altresì che la carta blu non dovrebbe essere limitata ai lavoratori altamente qualificati. A questo punto tanto varrebbe spalancare completamente i cancelli.

**Carlos Coelho (PPE-DE)**, *per iscritto*. – (PT) E' imperativo trovare un'impostazione comune sul tema dell'immigrazione nell'Unione europea. Un approccio frammentario e incoerente non può essere tollerato in uno spazio comune che non conosce confini interni, poiché qualsiasi provvedimento o politica sull'immigrazione attuati da uno Stato membro avranno senz'altro ripercussioni anche su tutti gli altri Stati membri.

Sono pertanto favorevole all'istituzione di una politica d'immigrazione comune europea basata su un alto livello di solidarietà politica e operativa, reciproca fiducia e condivisione delle responsabilità.

L'approvazione del patto europeo sull'immigrazione e l'asilo è stato un passo importante in questa direzione e ha portato a una politica sull'immigrazione più coerente, controllata e sensibile alle necessità del mercato del lavoro nei paesi europei, oltre che alle risorse disponibili in termini di ricettività, sanità e istruzione. Il suo scopo è di contrastare strenuamente l'immigrazione clandestina.

La relazione eccellente presentata dall'onorevole Busuttil è fedele a questa impostazione. L'unico problema consiste in un emendamento presentato dal gruppo socialista del Parlamento europeo che minaccia di fare vacillare la nostra lotta contro l'immigrazione clandestina poiché qualsiasi migrante legalmente residente in uno Stato membro si vedrà riconosciuto senz'altro il diritto di votare in base alle condizioni stabilite. Propendo piuttosto per la risoluzione alternativa presentata dal relatore che, anche in questo caso, ha tentato di raggiungere un compromesso accettabile per tutti.

**Edite Estrela (PSE)**, *per iscritto*. – (PT) Ho votato a favore della risoluzione per una politica d'immigrazione comune europea, perché l'immigrazione è una delle principali sfide che l'Europa si trova ad affrontare. Confrontandoci con il tema dell'immigrazione, possiamo varare politiche atte a trasformare questo problema in un'opportunità.

L'immigrazione è motivo di preoccupazione per gli Stati membri, che sono chiamati ad agire di concerto per trovare una risposta adeguata a questo problema. La relazione tenta di abbracciare tutte le dimensioni dell'immigrazione e sostiene l'istituzione di una politica d'immigrazione comune europea basata su un alto livello di solidarietà politica e operativa.

La relazione comprende altresì disposizioni che consentono agli immigrati di partecipare alla vita politica e civile della società in cui vivono, in particolare a livello di partiti politici e sindacati, oltre a dare loro la possibilità di votare alle elezioni locali.

**Pedro Guerreiro (GUE/NGL)**, *per iscritto*. – (PT) Una relazione di 91 paragrafi contiene ovviamente alcuni aspetti con cui concordiamo. Tuttavia questa relazione che pur si sforza di indorare la pillola è profondamente negativa e per questo la respingiamo.

Essa "sostiene con forza l'istituzione di una politica d'immigrazione comune europea" e "accoglie con favore le implicazioni istituzionali del trattato di Lisbona, in particolare l'estensione della procedura di codecisione e del voto a maggioranza qualificata a tutte le politiche in materia di immigrazione", nonché "l'adozione del Patto europeo sull'immigrazione e l'asilo"; in altre parole, una politica d'immigrazione disumana e orientata alla sicurezza che criminalizza, sfrutta e seleziona gli immigrati.

Se ancora sussisteva qualche dubbio sulle finalità dell'Unione europea, la relazione provvede a fugarlo: la migrazione continua "ad essere necessaria per far fronte alle esigenze [...] del mercato del lavoro" (quasi 60 milioni di lavoratori immigrati entro il 2050). Ciò spiega perché occorra sviluppare "profili migratori" incentrati "sulle necessità del mercato del lavoro" e perché sia necessario "rendere più interessante l'UE per

i lavoratori altamente qualificati", in particolare tramite la "carta blu". In altre parole, si propone una visione disumana degli immigrati, visti come mera manodopera da sfruttare.

In vece di una politica comune, quella che ci occorre è una politica diversa che difenda i diritti degli immigrati e combatta le cause prime dell'immigrazione.

**Filip Kaczmarek (PPE-DE), per iscritto.** – (PL) Ho votato a favore dell'adozione della relazione Busuttil. Si tratta di una relazione importante, perché la migrazione è una delle maggiori sfide che l'Unione europea deve affrontare. Dovremmo riconoscere che non siamo in grado di trarre pienamente vantaggio degli aspetti positivi della migrazione o di prevenire quelle situazioni che non possono offrire alcun beneficio.

Un'ulteriore difficoltà è rappresentata dal fatto che l'immigrazione si manifesta diversamente nei vari Stati membri, con variazioni anche molto significative. Per alcuni paesi la migrazione è un gravissimo problema sociale, finanziario e politico. Per altri è un fenomeno marginale che non suscita molto interesse. Questo è anche uno dei motivi, tra gli altri, per cui è tanto difficile istituire e introdurre una politica d'immigrazione uniforme. Dobbiamo renderci conto che per molte persone restare in Europa è una questione di vita o di morte – letteralmente. Quando li rispediamo al loro paese di origine talvolta è come se pronunciassimo la loro sentenza di morte. Gli strumenti della politica d'immigrazione dovrebbero essere flessibili per poterli adattare ai casi individuali delle singole persone. Molte grazie.

**Carl Lang e Fernand Le Rachinel (NI), per iscritto.** – (FR) Una politica comune d'immigrazione che promuove l'apertura di canali legali per l'immigrazione non può ottenere la nostra approvazione. La nostra politica dovrebbe essere di segno diametralmente opposto.

Questa relazione si basa, ancora una volta, sulle raccomandazioni perniciose della Commissione come figurano nel Libro verde dell'11 gennaio 2005 consacrato alla migrazione economica, in cui si stima che da oggi al 2050 l'Europa avrà bisogno di circa 60 milioni di lavoratori immigrati e si invoca di conseguenza l'apertura di canali per l'immigrazione legale.

Come si può non considerare indecente, in piena crisi economica, finanziaria e sociale, l'incitazione a un'apertura ulteriore dei nostri mercati a lavoratori stranieri, quando i nostri stessi posti di lavoro nazionali sono minacciati e la disoccupazione incombe?

In piena crisi, occorre piuttosto adottare provvedimenti di protezionismo economico e sociale e riservare i posti di lavoro e le forme di sostegno sociale ai cittadini nazionali.

Inoltre la relazione si fonda sul postulato erroneo che aprendo i cancelli all'immigrazione legale, l'immigrazione clandestina diminuirà drasticamente o addirittura scomparirà. Sappiamo che non è così e che anzi l'immigrazione legale è solo un precursore di un'immigrazione su larga scala.

**Andreas Mölzer (NI), per iscritto.** – (DE) Il diritto d'asilo sta per diventare un veicolo per un'immigrazione di massa di dimensioni colossali. Le porte dell'Europa saranno spalancate verso i paesi in via di sviluppo. Se i profeti della multiculturalità prenderanno l'avvento, la nozione di famiglia sarà ampliata fino a consentire a tribù intere di emigrare senza alcuna difficoltà.

Inoltre sarà limitata la possibilità della detenzione pre-espulsione, i richiedenti asilo avranno il diritto di accedere al mercato del lavoro e dovranno essere migliorati gli aiuti di base a loro destinati. Ciò non farebbe che incrementare le pressioni sul mercato del lavoro nazionale, specialmente in tempi di crisi economica, e si finirebbe col battere cassa presso i contribuenti. Alla luce di quanto sopra, non esistono altre possibilità che respingere questa relazione.

**Athanasios Pafilis (GUE/NGL), per iscritto.** – (EL) La relazione sulla politica comune d'immigrazione vede con favore la politica monopolistica d'immigrazione dell'Unione europea e il contributo del Parlamento europeo ad essa. Nel contempo, essa propone che siano adottate le disposizioni necessarie alla fase successiva, a spese degli immigrati e in una direzione ancora più reazionaria.

La relazione parte anche dall'assunto che la politica d'immigrazione europea sia al servizio delle necessità del mercato del lavoro, ovvero sia strumentale al profitto dei monopoli europei. A tal fine, essa presuppone l'applicazione di una politica "del bastone e della carota" nei confronti degli immigrati. Così se da una parte plaude all'innaccettabile patto sull'immigrazione e l'asilo, invoca il rafforzamento di Frontex, una maggiore raccolta di informazioni di intelligence e misure repressive contro gli immigrati che non sono di alcuna utilità ai capitalisti europei, dall'altra parte, la relazione è favorevole ad attrarre e riconoscere legalmente gli immigrati

“altamente qualificati” e l’immigrazione ciclica e temporanea richiesta dal capitale, oltre a proporre misure d’integrazione degli immigrati legali, affinché siano direttamente disponibili ai datori di lavoro.

L’unica risposta a questa politica reazionaria è l’integrazione degli immigrati nel movimento proletario; gli immigrati e i lavoratori nazionali devono lottare fianco a fianco contro la politica antidemocratica e anti-immigrazione dell’Unione europea e del capitale, rivendicando i propri diritti e la ricchezza che producono.

#### **- Relazione Lichtenberger (A6-0224/2009)**

**Šarūnas Birutis (ALDE)**, *per iscritto. (LT)* I tempi sono maturi acciocché la politica nel campo delle RTE-T, forte di quindici anni di esperienza, rifletta fedelmente le proprie finalità e disposizioni. Dobbiamo riconsiderare progetti e interventi, porre maggiore enfasi sul coordinamento europeo e su impegni più vincolanti da parte degli Stati membri nell’attuazione dei progetti prioritari che essi stessi hanno concordato.

I progetti e percorsi prioritari RTE-T consistono in larga parte di colossali e costosi progetti nazionali per le infrastrutture dei trasporti e alcuni dei precedenti 30 progetti RTE-T erano fisicamente impossibile da realizzare, mentre altri progetti sono diventati particolarmente importanti, specialmente a seguito dell’allargamento, ma non sono riusciti a essere inclusi nell’elenco.

L’attuale crisi economica potrebbe indurci di nuovo a seguire questa logica nei nostri investimenti sulle infrastrutture per i trasporti. Eppure occorrono progetti e investimenti ponderati nelle infrastrutture europee al fine di garantirne l’ulteriore sviluppo nei prossimi 10-20 anni. Le decisioni in merito ai progetti per le infrastrutture dei trasporti dovrebbero basarsi su valutazioni corrette di costi e benefici in termini di stabilità e di valore aggiunto transnazionale per l’Europa.

**Pedro Guerreiro (GUE/NGL)**, *per iscritto. – (PT)* La relazione stabilisce gli orientamenti per “lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti” (RTE-T). Attualmente questa comprende 30 progetti prioritari “essenzialmente ispirati da interessi nazionali” – quali altri interessi bisognerebbe prendere in considerazione, quelli delle multinazionali? – che ricevono quasi 5,3 miliardi di euro in cofinanziamenti comunitari.

La relazione s’iscrive nella visione delle “reti transeuropee dei trasporti” che presuppone l’espansione del mercato unico e un aumento della concorrenza e della concentrazione del capitale. Essa pertanto “insiste sulla necessità di integrare [...] gli obiettivi della strategia di Lisbona” e propugna l’adeguamento delle RTE-T alle “diverse condizioni del mercato” nel rispetto dei “seguenti criteri: validità economica, miglioramento della competitività, promozione del mercato unico”, da conseguirsi tramite “esperienze di partenariato pubblico/privato” (per esempio destinando “una percentuale dei proventi derivanti dai pedaggi stradali al finanziamento di progetti di RTE-T”).

Ad appena un mese dalla conclusione di questa legislatura, la maggioranza del Parlamento europeo non può trattenersi dal chiedere alla Commissione europea di “presentare, entro la fine del proprio mandato, una proposta legislativa sull’apertura del mercato interno del traffico ferroviario dei passeggeri a partire dal 1° gennaio 2012”.

Infine, per venire incontro agli interessi di grandi gruppi economici e finanziari che intendono estendere la loro influenza in Europa orientale, sottolinea che i collegamenti tra Europa occidentale e orientale sono prioritari.

**Marian-Jean Marinescu (PPE-DE)**, *per iscritto. – (RO)* Lo sviluppo e l’espansione della rete transeuropea dei trasporti sono indispensabili per il consolidamento del mercato unico e la coesione dell’Unione europea. Di conseguenza ho votato a favore dell’opzione “C” proposta dalla relatrice, l’onorevole Lichtenberger. Questa impostazione consentirà di utilizzare le risorse finanziarie disponibili in futuro per i trasporti e le infrastrutture, anche se non mette a disposizione tutti i mezzi necessari a garantire un’attuazione efficace, tenuto conto delle numerose divergenze negli interessi nazionali.

Qualsiasi altra alternativa, compresa quella proposta dal gruppo PPE-DE, avrebbe negato agli Stati membri la possibilità di utilizzare i fondi di coesione, nell’ambito della politica di coesione, per progetti relativi a infrastrutture di trasporto diverse da quelle incluse nei progetti prioritari RTE-T. In pratica, la Romania non avrebbe la possibilità di utilizzare i fondi di coesione per il comparto dei trasporti, fondi di cui la Romania ha fortemente bisogno.

**Luís Queiró (PPE-DE)**, *per iscritto. – (PT)* La relazione valuta il livello di realizzazione dei 30 progetti principali delle RTE-T che stanno registrando ritardi con gravi ripercussioni sul futuro di una politica europea sostenibile

nel settore dei trasporti. Nonostante le difficoltà, è essenziale mantenere il nostro impegno verso la realizzazione delle modifiche necessarie alla creazione di collegamenti intermodali, in particolare per i passeggeri e le merci. Occorre tenere conto delle attuali criticità, dalle questioni della sicurezza e regionali alle consuetudini sociali, economiche e finanziarie, oltre che all'ambiente. Dobbiamo sottolineare la necessità di un approccio integrato e più coerente alla rete dei trasporti.

Non vi sono dubbi quanto all'importanza che i collegamenti transfrontalieri rivestono per lo sviluppo della rete europea dei trasporti e in quest'ottica favoriamo una migliore intermodalità tra i diversi mezzi di trasporto, in particolare quelli che hanno riscontrato le maggiori difficoltà di crescita e sviluppo, come la ferrovia o il trasporto marittimo. Occorre stabilire collegamenti migliori tra i porti marittimi e gli aeroporti; la realizzazione effettiva dei progetti della rete transeuropea sarà senz'altro strumentale a questo obiettivo.

La relazione tiene conto di alcuni di questi aspetti, ma l'ordine che io considero corretto tra le priorità non viene mantenuto coerentemente nell'intero documento. Il mio voto è pertanto contrario.

## **8. Correzioni e intenzioni di voto: vedasi processo verbale**

*(La seduta, sospesa alle 13.05, riprende alle 15.00)*

### **PRESIDENZA DELL'ON. COCILOVO**

*Vicepresidente*

## **9. Approvazione del processo verbale della seduta precedente: vedasi processo verbale**

## **10. Terremoto nella regione degli Abruzzi in Italia (discussione)**

**Presidente.** – L'ordine del giorno reca la dichiarazione della Commissione sul terremoto nella regione degli Abruzzi in Italia.

**Siim Kallas, vicepresidente della Commissione.** – (EN) Signor Presidente, la Commissione desidera esprimere le proprie condoglianze a tutte le famiglie che hanno perso i propri cari nel sisma che ha recentemente colpito l'Italia.

La Commissione ha mantenuto stretti contatti con le autorità italiane per la protezione civile sin dalle prime ore successive al sisma. Gli Stati membri hanno iniziato a offrire il proprio aiuto tramite il meccanismo comunitario di protezione civile fin dalle prime fasi del disastro.

Nonostante la potenza del sisma, che ha causato molta devastazione, le risorse nazionali sono riuscite a reagire immediatamente al disastro.

Tuttavia, il 10 aprile l'Italia ha richiesto l'invio di esperti tecnici che potessero sostenere il paese nell'analisi della stabilità degli edifici danneggiati dal sisma. E' stata formata una squadra composta da otto esperti nazionali e della Commissione, che è stata inviata sul luogo del terremoto il 18 aprile. Oltre alla valutazione della stabilità degli edifici, gli esperti proporranno anche soluzioni per gli stabili danneggiati.

E' attualmente in corso una collaborazione tra la Commissione e le autorità italiane per individuare eventuali altre opportunità di sostegno comunitario. Tra di esse potrebbero annoverarsi il Fondo di solidarietà dell'Unione europea e la riprogrammazione dei Fondi strutturali e per lo sviluppo rurale.

Il terremoto, nella sua tragicità, ci ha ricordato che le catastrofi naturali rappresentano una minaccia costante per tutti i paesi membri. Negli ultimi decenni i sismi, la canicola, gli incendi nei boschi, le inondazioni e le tempeste hanno mietuto molte vittime in Europa e hanno distrutto infrastrutture costose e spazi naturali preziosi.

Gli Stati membri e la Comunità devono unire le forze per prevenire le catastrofi e le loro conseguenze, e per garantire una risposta europea rapida ed efficace ai disastri più ingenti. L'esperienza ci insegna che andrebbe adottato un approccio integrato e su più fronti per sviluppare misure incisive sia per la prevenzione, sia per la risposta diretta ai disastri, come illustrato nella comunicazione della Commissione del marzo 2008 sul rafforzamento della capacità di reazione alle catastrofi dell'Unione.

Inoltre, nel febbraio 2009 la Commissione ha adottato un approccio comunitario in merito alla prevenzione dei disastri naturali e causati dall'uomo: tale approccio rappresenta lo stato dell'arte e prepara il terreno a future iniziative da parte della Commissione. Suggerisce di migliorare la coerenza degli strumenti di prevenzione esistenti e di renderli complementari, rafforzando così il valore aggiunto dell'intervento comunitario.

La Commissione accoglierebbe con favore un eventuale riscontro dal Parlamento europeo sull'approccio proposto nel suddetto, importante documento. Inoltre, grazie all'azione preparatoria su una capacità di risposta rapida da parte dell'Unione introdotta dal Parlamento europeo nei bilanci 2008 e 2009, la Commissione sta attualmente sperimentando con gli Stati membri possibili soluzioni per migliorare la capacità complessiva di reazione immediata dell'Unione. Tali iniziative, nel loro complesso, contribuiscono alla creazione di una politica europea autentica di gestione dei disastri per tutti i tipi di catastrofi.

**Presidente.** – Grazie commissario Kallas! Ne approfitto per salutare anche la presenza del vicepresidente della Commissione Tajani e per evitare che mi si possa rimproverare un momento di distrazione o di insensibilità, ricordo che già ieri abbiamo osservato, con l'intervento del Presidente del Parlamento, un minuto di silenzio, in ricordo, in commemorazione delle vittime di questa tragedia.

**Gabriele Albertini, a nome del gruppo PPE-DE.** – Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel periodo del 2002-2007 i terremoti sono stati la quarta catastrofe naturale, per frequenza, dell'Unione europea. Dopo questa ennesima e purtroppo gravissima tragedia in Abruzzo occorre affrontare insieme questi eventi tragici, comuni a molti Stati dell'Unione.

Ad oggi, esistono il Fondo di solidarietà europeo e il meccanismo comunitario di protezione civile: due strumenti molto importanti, ma non ancora sufficienti alle esigenze di un territorio a rischio sismico come è quello europeo. Nel caso dei terremoti in Abruzzo, la procedura di richiesta per accedere al Fondo di solidarietà per la ricostruzione delle aree devastate dal terremoto è *in itinere* e potrebbe raggiungere la cifra di 500 milioni di euro come ha anche dichiarato alla stampa dal vicepresidente della Commissione Antonio Tajani. L'entità di questo terremoto e i danni provocati hanno una dimensione non ancora quantificabile: l'Abruzzo necessita di interventi urgenti ed ingenti che il governo italiano, fin da pochi minuti dopo il sisma, sta gestendo in maniera puntuale e completa.

Questi interventi, però, nel rispetto delle competenze nazionali e locali, necessitano di un coordinamento europeo. Proprio il Parlamento, il 14 novembre 2007 ha approvato all'unanimità una risoluzione sull'impatto regionale dei terremoti, concernente la prevenzione e la gestione dei danni causati da tali tragici avvenimenti. Questo documento deve diventare la base di partenza per una politica europea coordinata su questo tema, è il contenuto dell'interrogazione scritta proposta dall'on. Vakalis e da una cinquantina di colleghi cofirmatari. Auspichiamo quindi che la Commissione europea faccia propri i contenuti di questa risoluzione e li applichi per un'agenda europea per la prevenzione e la gestione dei terremoti.

**Gianni Pittella, a nome del gruppo PSE.** – Signor Presidente, onorevoli colleghi, io voglio rinnovare il cordoglio dei deputati italiani e di tutti i deputati iscritti al gruppo socialista alle famiglie delle vittime, ai cittadini abruzzesi, alla regione Abruzzo, al paese Italia; e voglio dire che il gruppo socialista europeo, che è stato dal primo momento vicino al popolo colpito così drammaticamente, sarà – attraverso una sua delegazione guidata dal presidente Schulz – sarà presente anche fisicamente nella regione abruzzese. Le cifre sono spaventose: è vero, come ha detto il collega Albertini che non c'è una quantificazione ancora definitiva, possiamo però dire che ci sono circa 300 morti! E' una tragedia: 50.000 sfollati, migliaia di case distrutte, centinaia di edifici pubblici tra cui le scuole, disastri, un patrimonio culturale, architettonico, artistico di grande pregio rovinato!

Come ha ricordato il Presidente della Repubblica italiana Giorgio Napolitano, la risposta a quello che è avvenuto è stata immediata ed è stata efficace. E' stata da parte dello Stato, ma non solo da parte dello Stato, da parte del mondo, del volontariato, dei comuni italiani e non soltanto italiani, delle province, delle regioni, della Croce Rossa, dei vigili del fuoco, ci è stata una gara di solidarietà davvero straordinaria. Forse il governo italiano, anzi senza forse, il governo italiano avrebbe fatto bene ad accogliere la proposta di accorpamento del referendum con le elezioni europee e le elezioni amministrative, in modo da risparmiare alcune centinaia di milioni che potevano essere devoluti nei confronti delle popolazioni terremotate.

L'Europa ha da dare alcune risposte: primo, attivazione del Fondo di solidarietà, con il vicepresidente Tajani ne abbiamo parlato qualche ora subito dopo l'evento tragico; secondo, riprogrammazione dei fondi strutturali; terzo, Commissari, utilizzo dei fondi non utilizzati nella vecchia programmazione e nella nuova programmazione; quarto, modifica del regolamento della politica di coesione, dei fondi strutturali che



riguardi la possibilità di ricollocare nell'Obiettivo 1, cioè nelle regioni svantaggiate, in ritardo di sviluppo, quelle regioni che a causa di eventi naturali eccezionalmente sfavorevoli, dovessero vedere il loro PIL, la loro ricchezza decrescere al di sotto del 75% della media comunitaria; quindi, non una norma ad hoc per l'Abruzzo, ma una norma che valga per tutte quelle regioni che dovessero trovarsi in questa situazione; quinto, verifica con la Commissione della possibilità di forme di detassazione per le attività economiche e produttive che dovessero, come noi ci auguriamo, riprendersi e rialimentarsi nella regione Abruzzo. Infine, invito l'attuazione della direttiva sui materiali edilizi, che è stata recentemente anche aggiornata e adeguata dal Parlamento.

Voglio concludere, non vale la retorica di fronte al dramma avvenuto, servono risposte efficaci e concrete, e serve anche un'attenzione forte, una vigilanza affinché sulle macerie del terremoto non si ripetano sciacallaggi e utilizzi illeciti che alimentino le grandi centrali del malaffare. Noi saremo vigili e daremo il massimo del nostro sforzo: dobbiamo fare tutti in modo che anche con il nostro contributo i nostri amici abruzzesi possano tornare a sorridere!

**Patrizia Toia**, a nome del gruppo ALDE. – Signor Presidente, onorevoli colleghi, c'è stata una terribile tragedia nel mio paese che ha colpito una regione importante e centrale come l'Abruzzo, la città dell'Aquila. E' stata una catastrofe che ha colpito vite umane, giovani, anche vite umane, che ha colpito i luoghi del vivere: le case; i luoghi di culto: le chiese; della cultura: i monumenti; del lavoro: le aziende; delle università: i luoghi dell'apprendimento; e ha lasciato una grande devastazione.

Ci siamo stretti tutti attorno a questo popolo e oggi possiamo dire alcune cose: primo, c'è stata una risposta di grandissimo decoro e dignità di queste popolazioni, che pur colpite così intimamente e così praticamente negli affetti e nelle cose più care come la casa – e noi sappiamo per la cultura del nostro paese quanto è importante il bene della casa – eppure questa gente ha reagito con dignità e ha voglia di ricominciare a vivere, di ricostruire ciò che aveva, la propria comunità, dentro ai luoghi della propria comunità e nel rispetto delle tradizioni e della continuità. Penso all'importanza dell'università e delle piccole e medie aziende, per quella regione che oggi soffre anche di una grandissima carenza economica e di ripresa.

Devo anche dire che c'è stata una mobilitazione straordinaria delle istituzioni; dal governo, al Parlamento a tutte le forze dell'opposizione, assieme alla maggioranza, che con grande saggezza e responsabilità guardano al lavoro da fare nello spirito di unanimità, alle istituzioni locali, al volontariato, alla protezione civile, alle migliaia e migliaia di giovani e di adulti che sono andati lì e che rappresentano mondi sociali, associazioni, mondo cattolico, e tutti hanno fatto qualcosa. Anche chi non è andato lì, ha fatto qualcosa: economicamente, culturalmente, si stanno mobilitando tutti i luoghi culturali, sociali ed economici del nostro paese, questa è una cosa molto importante.

Ma sarà importante ricordarla, come diceva Pittella, per la ricostruzione, perché accanto a questi aspetti anche positivi della tragedia è emersa la debolezza strutturale del nostro modo di costruire e credo che qui, accanto alla domanda di giustizia, ci debba essere un impegno nell'accertamento delle responsabilità e nella ricostruzione.

Una parola sola sull'Europa Presidente: è stata presente nell'emergenza, lo sarà con i Fondi e con le altre cose da farsi che sono state dette, chiedo che ci sia una presenza anche visiva perché l'Europa sia conosciuta, non solo nei soldi che arrivano ma nelle facce e nelle istituzioni, e che una delegazione unitaria di questo Parlamento si rechi lì, senza sfarzo, senza pubblicità ma per dire che l'Europa è fatta di istituzioni e di persone e che queste istituzioni e queste persone vogliono essere vicine anche in futuro all'Aquila, all'Abruzzo e anche al mio paese così ferito.

**Roberta Angelilli**, a nome del gruppo UEN. – Signor Presidente, onorevoli colleghi, anch'io voglio esprimere un ringraziamento alle istituzioni comunitarie che hanno espresso la loro vicinanza all'Italia e alle popolazioni colpite dal terremoto. Sono questi giorni molto difficili, ulteriormente aggravati dalle condizioni meteorologiche delle ultime 48 ore.

Ma dopo il dolore, dopo la distruzione è il momento delle proposte concrete e della ricostruzione, è il momento di ridare una prospettiva al territorio abruzzese. Alle istituzioni europee chiediamo di fare la loro parte, come del resto la Commissione ha garantito attraverso l'impegno del vicepresidente Antonio Tajani, con grande tempestività già nell'immediatezza della catastrofe.

Come è stato confermato, anche oggi dalla Commissione stessa, occorre innanzitutto verificare tutte le risorse finanziarie disponibili, garantire tempi rapidi per l'attivazione del Fondo europeo di solidarietà per le catastrofi naturali e poi la possibilità di utilizzare pienamente, di riprogrammare il Fondo sociale europeo ed altri programmi comunitari per il sostegno all'occupazione e alle imprese; ma chiediamo, in particolare la

possibilità di poter attuare misure legislative straordinarie, provvedimenti di defiscalizzazione, incentivi, aiuti eventualmente in deroga alle vigenti disposizioni sul *de minimis*, misure autorizzate dall'Unione europea e valide per due o tre anni, quindi per il tempo necessario fino alla fine dell'emergenza e della ricostruzione.

Su questi temi, su questi obiettivi come si evince anche dal dibattito di oggi, siamo tutti d'accordo, non ci sono divisioni. Anch'io voglio chiudere con un pensiero commosso rivolto alle vittime e ai loro familiari e alle popolazioni colpite, ma ci tengo con orgoglio straordinario, con commozione da italiana, da donna originaria di quelle terre, ad esprimere ancora una volta un ringraziamento speciale per quanto hanno fatto le istituzioni, tutte le parti politiche e soprattutto i soccorritori, la protezione civile e la Croce Rossa. Tutte le organizzazioni di volontariato e i singoli cittadini che come hanno potuto hanno fornito un contributo personale o economico per far sentire la loro solidarietà e un aiuto concreto. Un esempio davvero eccezionale di efficienza ed umanità!

**Monica Frassoni**, a nome del gruppo Verts/ALE. – Signor Presidente, onorevoli colleghi, anche il gruppo dei Verdi, Alleanza libera europea, si unisce a tutti i colleghi che mi hanno preceduto per manifestare il nostro cordoglio, la nostra grande solidarietà e il nostro appoggio a tutti coloro che hanno sofferto di questa grande tragedia, di questo dramma, di questo avvenimento naturale, ma che è anche dovuto a tutta una serie di ragioni, e spero veramente che l'Unione europea potrà in modo visibile dare un contributo positivo a questa situazione.

Tutto si può dire però tranne che questo terremoto non poteva vedere il suo impatto di molto ridotto e che il suo impatto appunto tragico non poteva essere minore: è evidente che tutta una serie di edifici, tutta una serie di case sono cadute e non avrebbero dovuto farlo. C'è stata incuria, c'è stato dolo, c'è stata frode e le responsabilità dovranno essere trovate perché anche questa è una parte essenziale della ricostruzione, anche della ricostruzione morale di quel luogo e di quelle popolazioni e di tutto il nostro paese. La ricostruzione deve essere un'occasione di sviluppo sostenibile di grande innovazione, per questa popolazione che ha provato a noi tutti non solamente grande decoro, ma anche grande coraggio e grandissima voglia di ricominciare.

In questo momento la strada meno demagogica, più concreta che permette delle azioni rapide da parte dell'Europa per sostenere gli interventi di emergenza e di ricostruzione dell'Abruzzo è quella di ridiscutere la riprogrammazione del programma operativo per l'Abruzzo 2007-2013: i fondi strutturali. Il programma operativo per l'Abruzzo prevede attualmente un cofinanziamento europeo di 140 milioni di euro, per un costo totale del programma di 345 milioni di euro e la differenza è il cofinanziamento nazionale.

Noi sappiamo benissimo che uno dei problemi che bisognerà affrontare è quello dell'organizzazione da parte del nostro paese del cofinanziamento dei fondi che l'Unione europea sicuramente darà, ed è su questo che noi dobbiamo anche come deputati essere molto ma molto vigili.

Dicevo, in primo luogo, dobbiamo chiedere la riprogrammazione e il reindirizzo degli altri fondi europei, per esempio il Fondo sociale che sono già stati programmati per l'Abruzzo verso misure e priorità utili alla ricostruzione. In questo quadro, potrebbe convergere sul PO dell'Abruzzo anche una riallocazione di risorse di fondi strutturali destinati ad altre regioni italiane e in questo momento più competitive. Sappiamo che la Commissione europea è aperta a valutare delle donazioni e con questo stesso meccanismo da parte di altri Stati membri.

Poi le autorità italiane, *in primis* il governo con la collaborazione di tutti gli enti locali coinvolti, devono procedere rapidamente alla stima dei danni diretti subiti per rispettare la scadenza del 15 giugno 2009, per presentare la richiesta dei fondi nel quadro del Fondo di solidarietà europeo. L'ammontare del contributo erogato sarà in funzione dei danni subiti, ma non potrà in ogni caso superare qualche milione di euro. Questo fondo esiste proprio per fornire un aiuto economico rapido, efficace e flessibile, quindi è importante che le autorità italiane quantifichino questo danno, altrimenti sarà difficile ottenere dei fondi.

E poi bisogna che le autorità nazionali si attivino e anche per questo bisogna lavorare per la richiesta di prestiti alla Banca europea degli investimenti, in modo che sia possibile erogare somme consistenti che possono essere date per una ricostruzione rapida e sostenibile di questa regione.

**Roberto Musacchio**, a nome del gruppo GUE/NGL. – Signor Presidente, onorevoli colleghi, innanzitutto il dolore per le vittime tante innocenti, poi l'impegno per il soccorso, il superamento dell'emergenza, la ricostruzione in cui l'Italia dà il meglio di sé.

L'aiuto europeo su questo è importante, ma poi serve anche un quadro europeo che aiuti a prevenire queste catastrofi, che spesso non sono solo naturali; dunque occorre un quadro di prevenzione nell'avvertimento degli elementi naturali che crei una rete di protezione e prevenzione civile; ma poi occorre anche una politica del suolo che preveda norme di garanzia sui suoi impieghi per il rispetto dei suoi equilibri e di norme di edificazione sicure.

C'è anche questo nel terremoto in Abruzzo e fuori da ogni polemica è necessario indagare su tutte le responsabilità, per evitare che si ripetano fatti gravi, ed è soprattutto necessario concentrarsi sul risanamento territoriale invece che su nuove opere distruttive. Ma anche per questo è di grande importanza che si approvi anche la direttiva quadro sul suolo, che è un aiuto strutturale a una giusta gestione dei suoli europei, e verso una corretta politica del suolo vanno rimodulati gli stessi fondi europei creando in tal modo risanamento ambientale e buona occupazione.

**Reinhard Rack (PPE-DE).** – (DE) Signor Presidente, signor Vicepresidente della Commissione, i nostri colleghi italiani hanno giustamente considerato questo dibattito alla stregua di un'occasione estremamente importante per il loro paese, e hanno chiesto la parola; ma si tratta anche di un dibattito aperto a tutti gli europei. Dopo tutto, siamo una comunità europea. Siamo lieti di poter disporre delle opportunità offerte dal Fondo di solidarietà, e vorremmo che venissero sfruttate nella maniera più mirata possibile anche dal governo italiano e dagli enti regionali. Desideriamo rinnovare ancora una volta le nostre condoglianze per le numerose vittime, e ci auguriamo che l'Europa sia in grado di contribuire quanto prima alle operazioni di soccorso.

**Armando Veneto (PPE-DE).** – Signor Presidente, onorevoli colleghi, io desidero soltanto dire della commossa partecipazione di tutta l'Italia, ma anche dell'Europa, a questo evento drammatico, il che consente di prendere atto della coesione del paese e anche dell'Europa quando si verificano fatti di questo genere, e questo non può che portare nutrimento alla nostra speranza di solidarietà generale e di pace, anche interna, che si respira all'interno dell'Europa, di questa Europa.

C'è poi da aggiungere che bisogna colpire senza dubbio e senza riguardi e con urgenza eventuali responsabili delle cattive costruzioni che hanno portato a risposte differenti di edifici contigui. Ed infine, a margine c'è stata una polemica sulla prevedibilità dei terremoti, io non entro nella questione, dico solo che gli studi sul radon indicano la prossimità in occasione dei terremoti dell'aumento di questo tipo di gas e quindi penso, che come è giusto che sia per ogni ricerca scientifica, l'Europa attraverso tutte le sue strutture possa e debba favorire un approfondimento di questi studi, perché non è escluso che attraverso l'approfondimento stesso, come è proprio della scienza, si possa dare un contributo alla possibilità puramente ipotetica di prevedere eventi così devastanti.

**Siim Kallas, vicepresidente della Commissione.** – (EN) Signor Presidente, si avverte senza ombra di dubbio un forte senso di solidarietà in tutti gli Stati membri, e anche nella Commissione, per questo terremoto terribile. Esistono meccanismi appositi per l'erogazione di aiuti, e i servizi della Commissione si sono attivati tempestivamente. Tutto deve essere fatto in stretta collaborazione con le autorità italiane. L'anno scorso c'è stato il disastro immane degli incendi boschivi della Grecia, e prima ancora gli incendi in Portogallo e le inondazioni in Germania e Repubblica ceca. In tutti questi frangenti l'Unione europea ha manifestato la propria solidarietà e ha offerto quanti più aiuti possibile. Anche in questo caso adotterà lo stesso comportamento.

In primo luogo, siamo in attesa dei calcoli che ci confermeranno l'entità dei danni, solo poi potremo decidere come avvalerci al meglio del Fondo di solidarietà. La Commissione non può prendere essa stessa l'iniziativa di sfruttare tali fondi; deve prima ricevere la richiesta da parte degli Stati membri, nonché il calcolo dell'ammontare dei danni.

Molti paesi membri hanno sollevato l'interrogativo della riprogrammazione dei fondi strutturali, e la DG Politica regionale sta trattando la questione. La mia collega, l'onorevole Hübner, si recherà a breve in visita nell'area colpita e potrà illustrare le possibilità concrete. Siamo in contatto costante con il dipartimento della protezione civile di Roma per fornire il nostro aiuto e anche per assisterli nella compilazione della domanda per il Fondo di solidarietà, quindi la Commissione farà indubbiamente il possibile per aiutare le vittime della catastrofe.

Per quanto riguarda le norme edilizie in materia di sicurezza, tali disposizioni esistono, ma dobbiamo chiederci quanto pedissequamente le seguano gli Stati membri. Confermo che queste norme esistono: sono presenti nelle direttive e compaiono anche nella legislazione nazionale.

Il nostro meccanismo per la protezione civile, il cui fulcro è costituito da un centro di monitoraggio e informazioni attivo 24 ore al giorno, collaborerà con gli Stati membri per la prevenzione dei disastri e la gestione delle loro conseguenze.

A nome della Commissione desidero esprimere ancora una volta le nostre condoglianze. Faremo il possibile per aiutare i cittadini che vivono nella zona colpita dal disastro.

**Presidente.** – A conclusione della discussione, a titolo personale e anche a nome dell'Ufficio di presidenza del Parlamento, colgo l'occasione per rinnovare i sentimenti di cordoglio e le condoglianze nei confronti delle vittime, delle famiglie colpite, e ovviamente tutta la possibile solidarietà nei confronti della popolazione della regione così profondamente colpita.

La discussione è chiusa.

## 11. Discarico 2007: Consiglio (discussione)

**Presidente.** – L'ordine del giorno reca la relazione di Søren Bo Søndergaard, a nome della commissione per il controllo dei bilanci, sul discarico relativo all'esecuzione del bilancio generale dell'Unione europea per l'esercizio 2007 Sezione II, Consiglio (C6-0417/2008 – 2008/2277(DEC)) (A6-0150/2009).

**Søren Bo Søndergaard, relatore.** – (EN) Signor Presidente, prima di tutto una mozione d'ordine, perché voglio essere sicuro che il Consiglio sia stato invitato per discutere questo punto all'ordine del giorno. Poiché tratteremo un problema del Consiglio, sarebbe spiacevole se il Consiglio non fosse stato invitato ad assistere. Vorrei solo che il presidente mi assicurasse che il Consiglio è stato invitato.

**Presidente.** – Onorevole Søndergaard, posso garantire a nome della presidenza che il Consiglio è stato invitato in questa occasione a presenziare alla discussione su questo punto. Ciononostante, con profondo rammarico della presidenza e a nome dell'intero Parlamento, devo constatare che il Consiglio è assente; mi è sembrato assente anche questa mattina, quando veniva salutata la sua presenza da parte del presidente del Parlamento, senza ottenere la benché minima risposta. Purtroppo noto questo con rammarico, ma non posso apportare alcun rimedio a questa circostanza e quindi noi siamo obbligati a tenere ugualmente il nostro dibattito. Le restituisco quindi la parola nella qualità di relatore per introdurre la discussione su questa relazione e su questo punto.

**Søren Bo Søndergaard, relatore.** – (DA) Signor Presidente, vorrei innanzi tutto esprimere il mio profondo rammarico per il fatto che il dibattito verrà condotto in assenza del Consiglio – quello stesso Consiglio il cui bilancio siamo in procinto di discutere. Naturalmente è assurdo che il Consiglio scelga semplicemente di ignorare così il dibattito, dato che la commissione per il controllo dei bilanci ha votato con maggioranza schiacciante per raccomandare al Parlamento di rimandare la propria decisione di discarico per il bilancio 2007 del Consiglio.

Perché l'abbiamo fatto? Forse per il sospetto di frodi o irregolarità? La risposta è “no”, infatti non abbiamo indicazioni né informazioni in tal senso. E allora perché l'abbiamo fatto? Abbiamo proposto il deferimento del discarico del Consiglio perché la nostra commissione non ha ancora ricevuto una risposta ufficiale dal Consiglio in merito a tutta una serie di ambiguità presenti nel bilancio stesso. Tali ambiguità potrebbero effettivamente essere scaturite da malintesi, ma il Consiglio si è comunque rifiutato di chiarire tali fraintendimenti. Avrebbe potuto farlo semplicemente rispondendo alle nostre domande.

Ai sensi del paragrafo 42 dell'accordo interistituzionale, nel bilancio del Consiglio non possono comparire stanziamenti operativi per la politica estera e di sicurezza comune. Nella nostra veste di rappresentanti dei contribuenti europei, abbiamo il compito di garantire il rispetto di questo accordo. A tal fine, ci deve tuttavia essere offerta la possibilità non solo di porre domande sul bilancio del Consiglio, ma anche di ottenere una risposta.

Nell'allegato alla relazione abbiamo elencato tutta una serie di domande, alcune delle quali sono effettivamente piuttosto dirette e non dovrebbe pertanto essere difficile fornire una risposta. Un esempio: quanti conti fuori bilancio ha avuto il Consiglio nel 2007? Quali fondi ha coperto e come sono stati spesi? Un'altra domanda è la seguente: il Consiglio può fornire una spiegazione su come il proprio revisore contabile interno possa essere giunto alla conclusione che sono emerse lacune nei controlli e nelle verifiche delle fatture? Un'altra ancora: c'è una spiegazione sul motivo per cui si è reso necessario trasferire somme cospicue dalla linea di bilancio delle traduzioni a quella delle trasferte, un processo che si ripete anno dopo anno? Malgrado le

ripetute sollecitazioni da parte mia, in qualità di relatore, e da parte della commissione nel suo complesso, ad oggi il Consiglio non ha fornito alcuna risposta ufficiale a tali interrogativi.

Tale atteggiamento provoca enormi difficoltà non solo alla commissione, come è logico, ma anche al Parlamento nel suo complesso; come possiamo infatti concedere il discarico a un bilancio, e quindi sostenere responsabilmente di fronte al nostro elettorato che il bilancio è corretto, senza sapere cosa rappresentano le varie cifre? Sarebbe assurdo.

Noi della commissione per il controllo dei bilanci siamo brave persone. Per questo vogliamo concedere al Consiglio un'altra opportunità di rispondere alle nostre domande. Raccomandiamo pertanto al Parlamento di posporre il discarico del bilancio del Consiglio. In tal modo, potremo risollevarne la questione in novembre e dare al Consiglio qualche mese in più per capire se la trasparenza sia o meno preferibile alla segretezza.

Auspico che la discussione odierna e la votazione di domani trasmettano il messaggio che non vogliamo diventare il timbro di approvazione delle forze oscure. Vogliamo apertura, vogliamo trasparenza, e vogliamo informazioni dettagliate su come vengono spesi i fondi dei contribuenti. E' questo che vogliamo oggi e che continueremo a esigere anche dopo le elezioni di giugno.

**José Javier Pomés Ruiz**, a nome del gruppo PPE-DE. – (ES) Signor Presidente, leggo nel regolamento finanziario applicabile che il Segretario generale e Alto rappresentante per la politica estera e di sicurezza comune, assistito dal vicesegretario generale, sono pienamente responsabili della gestione degli stanziamenti indicati nella Sezione II – Consiglio – del bilancio e adotteranno tutte le misure necessarie per garantirne un'adeguata amministrazione.

Dov'è il Segretario generale Solana? Dov'è il vicesegretario generale, visto che il Segretario generale Solana non è presente alla nostra discussione? E tutto ciò malgrado il fatto che l'unica informazione che abbiamo, segnatamente la relazione del revisore interno, indichi l'esistenza di un conto B, un conto fuori bilancio del Consiglio. Ai sensi del regolamento finanziario, il Consiglio non è responsabilità della presidenza ceca né di quella francese, bensì del Segretario generale Solana e del suo vice.

Cos'è questo conto fuori bilancio?

Secondo il revisore, questa sezione andrebbe eliminata. Vorremmo sapere per che cosa è stata utilizzata, e per quale motivo.

Vorremmo poi sapere perché dei 650 milioni di euro amministrati dal Segretario generale Solana, e dei quali è responsabile, 13 milioni di euro sono stati trasferiti dalle spese per l'interpretazione a quelle per le trasferte nel 2006, mentre nel 2007 lo stanziamento per le spese di trasferta non è stato rivisto al rialzo. Sta accadendo la stessa cosa, e non sappiamo a cosa imputare tutte queste trasferte né dove finiranno questi fondi.

Siamo arrabbiati, perché c'è solo un'eccezione al controllo democratico esercitato da questo Parlamento su tutti i conti finanziati dai contribuenti dell'Unione europea: i conti del Consiglio, che non sono soggetti a revisione. Noi eurodeputati non siamo riusciti a ottenere neanche una riunione ufficiale con il Consiglio per discutere di conti.

Si sono rifiutati di fornirci gli incartamenti. Si sono rifiutati di trasmetterci la documentazione. Dal loro punto di vista, controllare il Consiglio non rientra tra le nostre competenze; poteva essere accettabile quando il Consiglio svolgeva compiti esclusivamente amministrativi, ma adesso la politica estera e di sicurezza comune rappresenta una spesa operativa, e non capiamo perché dovrebbe essere esente dal controllo democratico.

Vorrei cogliere l'occasione per ribadire che l'atteggiamento adottato dal Segretario generale, il signor Solana, è inaccettabile, e che pertanto questa volta il Parlamento proporrà di non approvare i conti del Consiglio, come accadde 10 anni fa quando l'onorevole Elles si rifiutò di approvare i conti della Commissione determinando le dimissioni della Commissione Santer.

**Costas Botopoulos**, a nome del gruppo PSE. – (EN) Signor Presidente, la decisione che stiamo per prendere è molto importante. Il gruppo socialista al Parlamento europeo è a favore di un deferimento per quattro motivazioni di principio.

La prima è la credibilità e il ruolo del nostro stesso Parlamento. E' molto importante chiarire fin dall'inizio quello che il Parlamento può e non può fare. Quello che può e deve fare è controllare in maniera democratica anche i conti del Consiglio, nonostante il *gentlemen's agreement* esistente.

La seconda ragione è l'equilibrio interistituzionale. E' importante non fare ciò che non siamo autorizzati a fare come Parlamento, ma è altrettanto importante ribadire che è un nostro diritto esprimere un parere sui conti del Consiglio, se questi ultimi sono operativi e come tali devono essere giustificati. Si tratta di un principio democratico ed è a questo che ci appelliamo. Non vogliamo fare nient'altro, solamente il nostro dovere.

Il terzo motivo è il rispetto e la preparazione del trattato di Lisbona. Onorevoli colleghi, sapete tutti che con questo trattato la politica estera comune acquisisce maggiore incisività e slancio. Diventa una politica comune molto più importante, e non possiamo esordire dicendo che il Parlamento non avrà alcuna voce in capitolo in tale politica. Dobbiamo dire fin da oggi quale sia il ruolo che deve ricoprire il Parlamento.

L'ultimo punto – e probabilmente il più importante – è la trasparenza nei confronti dei cittadini. Il nostro ruolo come Parlamento è la nostra responsabilità verso la cittadinanza. Non possiamo e non dobbiamo dire ai cittadini che le politiche comuni di ampio respiro, quale quella estera e di difesa, non rientrano nel controllo democratico del nostro Parlamento.

Per tali, importanti ragioni di principio, riteniamo che sia necessario esprimerci a favore di un rinvio.

**Kyösti Virrankoski**, a nome del gruppo ALDE. – (FI) Signor Presidente, desidero in primo luogo ringraziare l'onorevole Sørensgaard per la sua eccellente relazione.

Tale relazione sul discarico del Consiglio è molto lunga e approfondita. Fa inoltre riferimento a diversi documenti e al trattato dell'Unione.

La questione più spinosa è quella della trasparenza. Il bilancio del Consiglio riguarda solo in parte l'amministrazione, in quanto una quota ingente dei fondi è destinata a voci operative, quali la politica estera e di sicurezza comune. Il Consiglio è decisamente poco disposto a discutere l'esecuzione del bilancio con la commissione per il controllo dei bilanci, e non è nemmeno intenzionato a trasmettere la documentazione richiesta.

Il Parlamento europeo, insieme al Consiglio, rappresenta l'autorità responsabile del bilancio dell'Unione. Il suo compito consiste anche nel vigilare sull'impiego dei fondi e sull'esecuzione generale del bilancio.

A mio avviso, è proprio questa mancanza di cooperazione ad aver costretto la commissione per il controllo dei bilanci a proporre il rinvio del discarico, e non tanto il modo in cui si presume che siano stati amministrati i fondi. La situazione è delicata, perché un buon livello di cooperazione tra Parlamento e Consiglio rappresenta la linfa vitale di una politica europea vantaggiosa. Per tale ragione il mio gruppo deciderà stasera sulla posizione da adottare.

**Bart Staes**, a nome del gruppo Verts/ALE. – (NL) Grazie onorevole Sørensgaard, la sua relazione è preziosa, perché copre tutti i punti salienti. Vorrei comunque chiedere al Parlamento e all'Ufficio di presidenza di prendere nota dell'assenza del Consiglio e di non passarla sotto silenzio. Non dovremmo permettere al Consiglio di sopraffarci. Vorrei esortare l'Ufficio di presidenza a valutare se inviare al Consiglio una lettera di rimostreanze molto decisa, che ribadisca l'inaccettabilità della situazione.

Allo stato attuale delle cose, noi ci rifiutiamo di concedere una proroga. Adesso è fuori discussione. Non possiamo concedere il discarico al Consiglio. Non si tratta tanto di frode, bensì di una questione di principio, segnatamente di trasparenza. 650 milioni di euro del bilancio europeo vengono gestiti dal Segretario generale Solana per la politica di difesa, estera e di sicurezza, ma senza alcun tipo di monitoraggio. Non è accettabile in una democrazia. Le cose devono cambiare, di qui le richieste giustificate di una relazione sulle attività, di trasparenza e di chiarezza.

Eppure non è tutto. In qualità di relatore sulle frodi in materia di IVA, nella mia relazione approvata il 4 dicembre ho chiesto chiaramente al Consiglio di fornire una risposta a svariate domande. Sono ora passati quattro o cinque mesi, un periodo che è stato caratterizzato dal silenzio assordante del Consiglio, mentre la frode stimata in oggetto si aggira tra i 60 e i 100 miliardi di euro l'anno. Il Consiglio deve intervenire. Occorre coordinamento nella lotta contro la frode dell'IVA e, fintantoché non ci sarà disponibilità ad agire da parte del Consiglio, non concederò il discarico.

**Jens Holm**, a nome del gruppo GUE/NGL. – (SV) Signor Presidente, anch'io vorrei sollevare il medesimo interrogativo, vale a dire dov'è il Consiglio in questa discussione? Noi siamo chiamati a controllare proprio il Consiglio e la sua gestione del bilancio. E' sicuramente degno di nota che non ci sia alcun rappresentante del Consiglio qui presente a rispondere alle nostre domande. Noi della commissione per il controllo dei

bilanci, e in particolare il nostro relatore, l'onorevole Sørengaard, abbiamo sollevato numerosi interrogativi circa la gestione delle proprie finanze da parte del Consiglio dei ministri. Abbiamo ribadito il concetto in numerose occasioni, ma non abbiamo mai ricevuto risposte soddisfacenti.

Mi consenta di citare due esempi. Nel 2006, il Consiglio ha speso 12,6 milioni di euro per le trasferte. Tali fondi erano destinati ai servizi di interpretariato. Vorrei porre una domanda al Consiglio, ma se non è in grado di rispondere, magari potrà farlo la Commissione al suo posto: quali sono state le trasferte del Consiglio nel 2006? Cosa rappresentano questi 12 milioni di euro?

Il Consiglio dispone inoltre di alcuni conti riservati, i cosiddetti conti fuori bilancio. Il revisore interno ha esortato il Consiglio ad abolire tali voci, ma invano. Vorrei sapere perché tale richiesta non è stata soddisfatta. Quanti di questi conti fuori bilancio ci sono? E che cosa contengono?

Il nostro compito in veste di membri del Parlamento europeo consiste nel controllare l'impiego delle risorse di bilancio da parte del Consiglio. Lo facciamo perché rappresentiamo i contribuenti. Il Consiglio ha invece l'obbligo di rispondere alle nostre domande. E vogliamo una risposta immediata! Che fine hanno fatto questi 12 milioni di euro? Cosa contengono i conti riservati? E quanti ce ne sono?

Se non riceveremo una risposta soddisfacente – finora non c'è stata – domani non concederemo il discharge al Consiglio.

**Nils Lundgren**, a nome del gruppo IND/DEM. – (SV) Signor Presidente, abbiamo a che vedere con una questione veramente importante. Come rappresentante di un partito euroscettico, si potrebbe dire che è mia convinzione che dovrebbe essere sempre il Consiglio a dominare la cooperazione europea, e che questo Parlamento dovrebbe concentrarsi sul mercato interno e sulle questioni ambientali transfrontaliere. Tuttavia, è ora emersa una terza questione. In linea di principio, il Consiglio e questo Parlamento sono egualmente responsabili del bilancio e degli impieghi dei fondi dei contribuenti. A mio parere, si è verificato un evento senza precedenti, vale a dire che il Consiglio vuole mantenere il riserbo sul modo in cui viene utilizzato il denaro. Viene quindi meno la trasparenza. I cittadini non sono in grado di dire "Lo accetto perché so come sono state impiegate le risorse". Direi pertanto – e ho l'impressione che per una volta tutti gli oratori del Parlamento siano d'accordo – che la concessione del discharge al Consiglio è fuori discussione finché non sapremo che fine hanno fatto i fondi.

**Hans-Peter Martin** (NI). – (DE) Signor Presidente, prendo la parola in qualità di europeista appassionato: sono convinto che la lezione di oggi abbia come oggetto come non dovrebbe essere la democrazia dell'Unione. Il fatto che il Consiglio non reputi assolutamente necessario far fronte in qualsiasi modo accettabile alle rimozioni chiarissime mosse dal Parlamento dimostra purtroppo che tutti i critici dell'Unione, e anche coloro che ora rifiutano le istituzioni, hanno ragione, in quanto stiamo palesemente violando proprio i principi fondamentali su cui dovrebbe basarsi una democrazia.

Trattato dopo trattato, abbiamo concesso al centro del potere di non essere effettivamente più soggetto ad alcuna supervisione e al Consiglio – cosa che può essere dimostrata – di essere pigro e incompetente e di operare nella massima segretezza. Uso il termine "pigro" perché possiamo dimostrare che la maggioranza dei ministri – ovvero coloro che prendono le decisioni veramente importanti per l'Europa, a porte chiuse – spesso non sono nemmeno presenti, e i funzionari pubblici prendono sovente decisioni su questioni estremamente importanti. Era questo che accadeva in Austria fino al 1848, poi però la situazione è un po' migliorata. Questa non è democrazia.

Il Consiglio non è nemmeno disposto a garantirci l'accesso ai punti all'ordine del giorno della discussione. Gli europarlamentari possono dedicarsi a questo lavoro minuzioso e certosino da soli, tramite le interrogazioni parlamentari – come ho fatto anch'io – e i risultati sono agghiaccianti. Questa gente sta semplicemente battendo la fiacca. I soggetti che effettivamente sono più importanti di noi europarlamentari in termini legislativi si fanno sostituire da altri.

Si ritiene poi che oggi vi sia più trasparenza in seno al Consiglio quando, di fatto, dalla decisione del Consiglio del 2006 la trasparenza è diminuita. Solo un punto all'ordine del giorno su 130 del Consiglio più importante – il Consiglio "Relazioni esterne" – è stato trattato in pubblico nel 2008. Tutto il resto è stato deliberato a porte chiuse. Tutto il resto è meno trasparente della mafia.

E poi c'è l'impiego dei fondi. Dove vanno a finire i diversi milioni di euro? Perché il Consiglio si rifiuta di collaborare su questo punto? Cosa ne pensa l'Assemblea di una rete di servizi segreti che si amplia sempre più sotto la guida del Segretario generale Solana? Javier Solana è domiciliato in Spagna, dove si ammette

chiaramente che esistono i servizi segreti comunitari. Dove vanno a finire i soldi? Quanto sono corrotte queste persone, quanto sono poco trasparenti?

**Herbert Bösch (PSE).** – (DE) Signor Presidente, vorrei fare due osservazioni a nome di questa commissione. Complimenti al relatore, che ha posto domande dirette e non ha ricevuto alcuna risposta. Complimenti alla commissione, che ha adottato la relazione Søndergaard con una maggioranza schiacciante, 27 a 2. Gli Stati membri brillano oggi per la loro assenza malgrado, e mi permetta di ricordarlo, signor Presidente, questo punto sia stato inserito all'ordine del giorno di oggi pomeriggio proprio per venire incontro agli impegni del Consiglio. I paesi membri si comportano come non oserebbero mai fare a casa propria.

Ora condurremo una campagna elettorale che sposterà nuovamente i riflettori su Bruxelles. I problemi riguardano le altre capitali, non Bruxelles. Avrei voluto un maggiore sostegno dalla Commissione su questo fronte di tanto in tanto. A mio parere, a volte si comporta in maniera troppo pavida. Quando ci sono dei conti fuori bilancio, come li definisce il relatore – nel mio paese li chiamiamo conti in nero – ci tornano alla mente Eurostat e vicende analoghe. Non potrà andare avanti a lungo. Questa commissione aveva il compito di far presente tali sviluppi, e sono orgoglioso che ci sia riuscita con una maggioranza così ampia. Sono convinto – è un messaggio positivo che farò volentieri mio se quest'Assemblea domani seguirà le nostre indicazioni con una maggioranza altrettanto schiacciante, mi auguro – che siamo riusciti a dimostrare che il controllo funziona. C'è qualcuno che se ne occupa. Poi esamineremo anche le conseguenze.

**Paulo Casaca (PSE).** – (PT) Signor Presidente, mi associo alle congratulazioni rivolte al nostro relatore per il lavoro svolto, e anche ai vari gruppi politici, alla Commissione e alla nostra commissione nella persona del suo presidente. Devo ammettere che non è solo l'esistenza di risorse ingiustificate ad essere assolutamente inaccettabile per noi, ma anche il fatto che questo presunto *gentlemen's agreement*, che sta per compiere 39 anni, non ha più alcuna ragione di esistere, a mio parere.

Oggi non siamo un'associazione di sostenitori. Non lo siamo affatto. Siamo un'Europa di cittadini. Dobbiamo essere responsabili di fronte a chiunque.

Qui al Parlamento europeo, con le riforme che abbiamo appena terminato di attuare, siamo pronti, a partire dalla prossima legislatura, a rispondere in tutto e per tutto della gestione di tutto ciò che ha a che vedere con i nostri conti.

Il Consiglio deve fare lo stesso. E' alquanto deplorabile che il Consiglio non abbia colto l'opportunità che gli era stata offerta di essere presente qui oggi. Abbiamo scelto quest'orario proprio per questa ragione. Vorremmo ribadire che le cose non possono andare avanti così e che faremo il possibile per assicurare che il Consiglio sia obbligato a render conto del modo in cui esegue il proprio bilancio.

**Karl von Wogau (PPE-DE).** – (DE) Signor Presidente, onorevoli colleghi, dal punto di vista della commissione per il controllo dei bilanci, della commissione per gli affari esteri e della sottocommissione per la sicurezza e la difesa, vorrei porre l'accento su un aspetto diverso della nostra discussione. Alcuni interventi a cui abbiamo assistito potrebbero suscitare l'impressione che non vi sia alcun controllo parlamentare sulla politica estera e di sicurezza comune, il che è tutt'altro che vero. Tra il Consiglio e la sottocommissione per la sicurezza e la difesa si è instaurata una cooperazione eccellente, e veniamo informati di ogni dettaglio – compresi gli aspetti di bilancio. La commissione per il controllo dei bilanci non è coinvolta – si tratta di una questione interna del Parlamento europeo – ma i presidenti della commissione per il bilancio, della commissione per gli affari esteri e della sottocommissione per la sicurezza e la difesa vengono periodicamente informati degli aspetti relativi al bilancio, e in tal caso viene esercitato il controllo parlamentare.

Vi sono poi gli aspetti correlati alla riservatezza, per i quali vi è una commissione speciale, e anch'essa viene regolarmente informata dal Segretario generale Solana in persona su tutti i dettagli della politica europea per la sicurezza e la difesa.

La situazione potrebbe aver avuto un'evoluzione poco soddisfacente dal punto di vista della commissione per il controllo dei bilanci. Convingo che l'assenza del Consiglio in questo dibattito è deludente. Ciononostante, osservazioni insensate come quelle dell'onorevole Martin fanno pensare che non vi sia alcun tipo di controllo democratico sulle questioni importanti correlate alla politica estera e di sicurezza dell'Unione europea. Vi sono problematiche più importanti, quali ad esempio i conti con i quali vengono finanziate le trasferte del Segretario generale Solana. C'è la questione delle operazioni in Ciad, Congo, Georgia e molti altri paesi. Il dialogo e il controllo democratico efficace sono qui diventati realtà.



**Hans-Peter Martin (NI).** – (DE) Signor Presidente, vorrei esprimere un'osservazione personale ai sensi dell'articolo 149, ex articolo 145 nella versione precedente. Sono stato citato per nome; sono stato accusato di fare osservazioni insensate. Respingo fortemente l'accusa. I dati possono essere tutti documentati. E' vero che in molti casi sono i funzionari pubblici a prendere le decisioni nelle commissioni importanti dei ministri degli Esteri e di altri – i Consigli specializzati – in quanto, per svariate ragioni, i ministri si presentano. A volte è anche possibile dimostrare che preferiscono partecipare alle conferenze di partito.

Altrettanto vero – vale la pena puntualizzare anche questo – è che un presidente, sulle cui questioni private si dovrebbe far luce ormai da tempo, ha fatto delle affermazioni in questa sede che non possono essere ignorate. Il controllo parlamentare non esiste, non esiste alcun meccanismo di controllo per i vari sistemi di sicurezza che sono stati debitamente sviluppati – vale a dire per i servizi segreti. A tale proposito vorrei fare l'esempio seguente: la divisione di intelligence (INT), con 30 dipendenti...

*(Il Presidente interrompe l'oratore e lo richiama all'ordine)*

**Presidente.** – Prego, lei ha il tempo per rispondere a una questione personale, non per fare un intervento di merito, ha già risposto alla questione personale.

**Hans-Peter Martin (NI).** – (DE) E allora vorrei soltanto invitare personalmente e nuovamente l'onorevole von Wogau a rivelarci con chi fa affari il suo studio legale e da dove ricava i propri profitti, dopo di che possiamo proseguire la discussione.

**Presidente.** – Credo che questa affermazione sia stata molto più grave di quella che era stata fatta dall'onorevole von Wogau. Quest'ultimo chiede a sua volta di intervenire per un fatto personale. Ne ha facoltà.

**Karl von Wogau (PPE-DE).** – (DE) Signor Presidente, l'onorevole Martin si è rivolto a me in maniera alquanto oltraggiosa. Se non sono certamente disposto a fornirgli alcuna informazione sulle mie vicende personali, sono pronto a fornirgli i dettagli richiesti in qualsiasi momento nella maniera appropriata, in quanto le insinuazioni fatte sono assolutamente infondate.

**Paul Rübig (PPE-DE).** – (DE) Signor Presidente, signor Commissario, onorevoli colleghi, vorrei esordire osservando che sarebbe stato opportuno che il presidente Klaus, quando si trovava qui in plenaria, avesse espresso il proprio parere sulle accuse già note. Sarebbe stato indubbiamente utile per dare una prova autentica della separazione dei poteri, che funziona in maniera eccellente a livello europeo.

In secondo luogo, vorrei sollevare un'obiezione al raffronto tra il Consiglio e la mafia. Non si fanno affermazioni del genere in una democrazia vera.

Ritengo inoltre che le corti dei conti nazionali abbiamo veramente avuto l'occasione di collaborare in maniera piuttosto intensa con la Corte di giustizia europea. Per quanto riguarda poi il Consiglio, anche un controllo a livello nazionale da parte dei parlamenti nazionali rappresenta un esercizio importante, che andrebbe eseguito regolarmente. In secondo luogo, è altrettanto essenziale che la Corte dei conti europea analizzi tali pratiche nel dettaglio e fornisca la documentazione necessaria.

Credo che la stessa trasparenza che esigiamo qui sia anche giustificata dal trattato di Lisbona, e che dobbiamo pertanto esercitare forti pressioni per far sì che tale trattato giunga quanto prima a una conclusione positiva.

#### **PRESIDENZA DELL'ON. McMILLAN-SCOTT**

*vicepresidente*

**Herbert Bösch,** *presidente della commissione per il controllo dei bilanci.* – (DE) Signor Presidente, vorrei commentare brevemente l'intervento dell'onorevole von Wogau. Onorevole von Wogau, lei presiede un organo che porta avanti discussioni interessanti riguardanti i progetti futuri. Il discarico tuttavia non rientra nelle responsabilità dei tre presidenti o di un organo diverso, ma spetta alla commissione per il controllo dei bilanci e alla plenaria. La prego di volerli informare sui conti neri del Consiglio; in realtà sono convinto che nemmeno lei ne sia al corrente, proprio come noi. Ciononostante, con il discarico noi ci assumiamo la piena responsabilità delle azioni del Consiglio.

Questo non è certo un asilo infantile, pertanto se non conosciamo le azioni da esso compiute, non possiamo assumercene la responsabilità, altrimenti rischiamo di renderci ridicoli agli occhi di tutto il mondo. Se

qualcuno domani lo volesse, potrebbe farlo, ma vi consiglio di non concedere il discarico e di richiedere il rinvio.

**Ingeborg Gräßle (PPE-DE).** – (DE) Signor Presidente, onorevoli colleghi, è nel nostro interesse risolvere questa controversia, ma sarà possibile soltanto se il Consiglio farà il primo passo.

Abbiamo rispettato le procedure, abbiamo inviato relatori e i quattro coordinatori hanno scritto lettere e posto domande. Non abbiamo ricevuto risposta, ad eccezione della menzione a un accordo informale che sicuramente non ha mai riguardato il discarico, bensì esclusivamente l'incontro sul bilancio. Anche in quel caso, l'accordo informale si riferiva unicamente alla parte amministrativa e mai riferito quella operativa, dato che, al momento della conclusione dell'accordo, quest'ultima non esisteva ancora.

Il Consiglio deve trovare una soluzione alla controversia; il tempo non manca e noi lo esortiamo a farlo. Provo imbarazzo per il Consiglio di fronte ai visitatori presenti: questo è il lato negativo e arrogante dell'Europa. Non viviamo più sotto una monarchia ed è quindi arrivato il momento che il Consiglio condivida la nostra volontà di democrazia, o meglio di maggiore democrazia, che, tra l'altro, contribuisce a far passare anche nei trattati.

Esortiamo il Consiglio a non mettere in ridicolo quest'Aula né se stesso.

**Pierre Pribetich (PSE).** – (FR) Signor Presidente, signor Commissario, per quanto possa sembrare simbolico in questo triangolo istituzionale, assistiamo tutti con stupore a un atto fondamentale del Parlamento europeo – il discarico – mentre uno degli attori principali non è presente. Penso, onorevoli colleghi, ai visitatori che assistono a questa scena, in cui alcuni relatori sostengono l'esistenza di conti extra bilancio che non possono essere resi noti, ovvero non si possono trattare con trasparenza, e in cui il Consiglio non è presente per giustificare, ove necessario, eventuali difficoltà o altre circostanze.

In quanto europarlamentari non possiamo tollerare questa situazione né l'assenza del Consiglio; non possiamo che protestare e accettare la proposta di rinviare il discarico avanzata dal presidente della commissione per il controllo dei bilanci, altrimenti il Parlamento agirebbe in maniera insensata approvando conti di cui non è stato informato e che non ha avuto modo di verificare.

Francamente, signor Presidente, ritengo che il Consiglio debba fornire le informazioni necessarie sulla trasparenza, al fine di evitare che gli euroscettici sfruttino la questione per accusarci di scarsa trasparenza e di commettere errori, soprattutto quando si tratta di democrazia.

**Søren Bo Søndergaard, relatore.** – (DA) Signor Presidente, vorrei esprimere la mia soddisfazione per l'unanimità che ho riscontrato oggi in quest'Aula e mi augurò che possa influenzare positivamente il Consiglio. Appoggio pienamente le parole che il presidente della commissione per il controllo dei bilanci, l'onorevole Bösch, ha rivolto all'onorevole von Wogau, a cui vorrei chiedere perché il Parlamento dovrebbe concedere il discarico, quando viene tenuto all'oscuro di informazioni.

Indubbiamente, se la questione riguardasse altri organi, non ci sarebbe motivo per esserne coinvolti. Mi preme tuttavia sottolineare che qualora concedessimo il discarico, ci assumeremmo parte della responsabilità. Concedere il discarico significa proprio questo e possiamo permetterci di farlo soltanto se ci vengono fornite informazioni necessarie. Può darsi che tali informazioni siano state fornite ad alcune commissioni parlamentari, ma per quale motivo l'accesso dovrebbe esservi negato proprio alla commissione per il controllo dei bilanci, che si occupa proprio di questa questione?

Ritengo altresì valida la proposta dell'onorevole Staes di chiedere all'Ufficio di presidenza di presentare una protesta nei confronti del Consiglio, soprattutto dal momento che circolano documenti non firmati che, pare, provengano dal Consiglio, che contengono risposte parziali alle domande che abbiamo posto. E' assolutamente inaccettabile che vengano consegnati alla stampa documenti non firmati che pretendono di fornire risposte ai nostri quesiti, dal momento che il Consiglio non assiste alla discussione per esporre il proprio punto di vista. Ritengo pertanto giusto che l'Ufficio di presidenza invii una nota di protesta al Consiglio.

Infine, ringrazio la commissione per l'ottimo lavoro svolto. E' stata prestata grande attenzione...

(EN) Ecco, sono arrivati i membri del Consiglio! Molto bene.

(Applausi)

Potremmo ricominciare la discussione daccapo! Intendo dare al Presidente l'opportunità di ricominciare la discussione così da poter sottoporre i quesiti al Consiglio. E' questa la proposta che rivolgo al Presidente.

**Presidente.** – I membri del Consiglio sono, ovviamente, i benvenuti, ma sono arrivati in tempo per la discussione successiva.

(Proteste)

Mi assicurerò tuttavia che la presidenza di turno comprenda le preoccupazioni espresse dal Parlamento nell'ultimo dibattito sul disarcio del bilancio. Sono certo che il ministro riporterà il messaggio a Praga.

La discussione è chiusa.

La votazione si svolgerà domani.

## **12. Accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus (rifusione) - Norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada - Accesso al mercato internazionale del trasporto merci su strada (rifusione) (discussione)**

**Presidente.** – L'ordine del giorno del dibattito congiunto reca

– la raccomandazione per la seconda lettura della commissione per i trasporti e il turismo (A6-0215/2009), sulla posizione comune del Consiglio in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus (rifusione) [11786/1/2008 - C6-0016/2009 - 2007/0097(COD)] (Relatore: Mathieu Grosch),

– la raccomandazione per la seconda lettura della commissione per i trasporti e il turismo (A6-0210/2009), sulla posizione comune del Consiglio in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio [11783/1/2008 - C6-0015/2009 - 2007/0098(COD)] (Relatore: Silvia-Adriana Țicău), e

– la raccomandazione per la seconda lettura della commissione per i trasporti e il turismo (A6-0211/2009), sulla posizione comune del Consiglio in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa norme comuni per l'accesso al mercato del trasporto internazionale di merci su strada (rifusione) [11788/1/2008 - C6-0014/2009 - 2007/0099(COD)] (Relatore: Mathieu Grosch).

**Mathieu Grosch, relatore.** – (DE) Signor Presidente, suppongo che quello odierno sia un dibattito congiunto sulle tre relazioni che costituiscono il pacchetto stradale.

Vorrei ringraziare il personale del Consiglio e della Commissione: il lavoro che abbiamo svolto negli ultimi due anni ha prodotto buoni risultati.

Il trasporto su strada e di merci all'interno dell'area europea rappresenta il 75 per cento circa del settore e dà lavoro a due milioni di persone. Sono state introdotte nuove norme in vista dell'apertura del mercato a 25 paesi prevista per il maggio del 2009. Le proposte della Commissione seguivano la stessa linea.

Riguardo alla relazione dell'onorevole Țicău, che vorrei ringraziare, insieme agli altri relatori che collaborano al pacchetto stradale, per la proficua collaborazione – è importante stabilire orientamenti chiari per i trasportatori su strada, che devono dimostrare la propria credibilità in tutta Europa nonché essere dotati di una solida struttura finanziaria. I gestori dei trasporti dovrebbero essere in grado di dimostrare di avere esperienza pluriennale oppure una formazione di qualità elevata. I reati gravi compromettono tale credibilità e implica l'obbligo da parte degli Stati membri di continuare a eseguire controlli e punire le infrazioni anche dopo l'entrata in vigore di tali norme. E' questa procedura che spesso manca nel settore dei trasporti nel suo complesso.

Oltre metà degli emendamenti del Parlamento sono stati accolti. Quest'oggi non entrerà nel merito di ciascuno di essi, ma vorrei sottolineare un risultato, a mio parere molto importante, del dialogo informale a tre, ovvero la lotta contro le società fantasma, che causano distorsioni della concorrenza e indeboliscono le imprese nazionali. Prevenire la costituzione di questo tipo di società significa prevenire il dumping sociale e fiscale, tema peraltro già inserito nel pacchetto stradale.

Riguardo all'accesso al mercato dei servizi di trasporto effettuati con autobus, pullman e camion – autobus e pullman in particolare – il presente regolamento si concentra sulla “regola dei 12 giorni”, visto che è stato raggiunto rapidamente un accordo sugli altri punti. Reintrodurre la possibilità di prendersi un periodo di riposo settimanale dopo 12 giorni non compromette la sicurezza. I periodi giornalieri di guida e di riposo devono essere osservati e durante i viaggi, i conducenti non devono mai superare il periodo di guida giornaliero consentito. Questi viaggi di 12 giorni contribuiscono inoltre all'integrazione europea e per molte persone rappresentano una soluzione economica per andare in vacanza.

La discussione sull'accesso al mercato del trasporto di merci è stata molto intensa e il Parlamento non è riuscito a ottenere tutto ciò che richiedeva. Cionondimeno abbiamo raggiunto un buon compromesso, soprattutto per quanto riguarda il cabotaggio: tre operazioni in sette giorni mi sembra un buon inizio. Il fine ultimo è quello di regolamentare i servizi nei paesi terzi e, nel medio periodo, aprire il mercato del cabotaggio. Siamo in attesa di ricevere dalla Commissione proposte in tal senso, dato che il cabotaggio dovrebbe servire anche ad evitare spostamenti a vuoto. Non è tuttavia nostra intenzione interpretare l'imposizione di restrizioni temporanee come un segno di protezionismo. In questo particolare momento, in cui l'armonizzazione sociale e fiscale del settore dei trasporti non ha avuto il successo sperato, l'idea di porre dei limiti è stata positiva al fine di evitare concorrenza sleale. Non dovremmo però aspettare due anni per applicare il presente regolamento: dovrebbero essere sufficienti sei mesi per il cabotaggio e la regola dei 12 giorni.

Vorrei inoltre che la Commissione dichiarasse chiaramente se i paesi che hanno già aperto i loro mercati del cabotaggio in conformità all'articolo 306 del trattato dovranno o meno continuare a farlo quando sarà applicato il presente regolamento. Spero che la Commissione oggi si pronunci chiaramente in merito all'ulteriore apertura dei mercati del cabotaggio e all'articolo 306.

**Silvia-Adriana Țicău, relatore.** – (RO) Signor Presidente, signor Commissario, vorrei dedicare cinque minuti il mio intervento e un minuto alle conclusioni.

Il progetto di regolamento stabilisce le condizioni in termini di sede, caratteristiche, situazione finanziaria e competenze professionali richieste a un soggetto per poter svolgere la professione di trasportatore. Il regolamento oggetto della discussione stabilisce inoltre le condizioni a cui un'impresa può assumere un gestore dei trasporti, rafforza le procedure di autorizzazione e controllo, disciplina l'utilizzo di registri elettronici e la protezione dei dati elettronici, affronta la questione delle sanzioni per il mancato rispetto del regolamento e predispone un sistema di riconoscimento reciproco dei diplomi e dei diritti acquisiti.

In prima lettura, terminata con la votazione in plenaria nel maggio dell'anno scorso, il Parlamento insisteva sulla necessità che il gestore dei trasporti di un legame contrattuale con l'impresa e imponeva un tetto massimo al numero di veicoli che il singolo gestore può amministrare.

Sono stati anche introdotti degli emendamenti atti a rendere più severi i criteri secondo i quali un'impresa deve avere una sede fissa. Inoltre, un'impresa può perdere la sua buona reputazione in caso sia coinvolta nella tratta di esseri umani e nel traffico di stupefacenti.

Il Parlamento ha stilato un elenco delle violazioni gravi che comportano l'esclusione dalla professione, e sono state eliminate le disposizioni sulle infrazioni minori. L'assicurazione è stata dichiarata accettabile come prova di solidità finanziaria ed è stata ridotta la “quick ratio” delle attività sui debiti.

L'esame scritto obbligatorio nel paese di residenza è un requisito essenziale per l'accesso all'attività, con la possibilità di dispensare da tale prova chi presenti un'esperienza pratica ininterrotta di almeno 10 anni.

Sono stati infine eliminati i diritti acquisiti ed è stato chiesto alla Commissione di presentare una relazione sugli effetti probabili dell'estensione del campo di applicazione del regolamento al trasporto commerciale con veicoli che, per tipo e attrezzature, sono atti e destinati a trasportare fino a nove persone, incluso il conducente.

Nella sua posizione comune il Consiglio ha accolto integralmente o quanto al merito 70 emendamenti dei 113 presentati dal Parlamento. Tra questi figurano emendamenti relativi alle infrazioni violazioni minori, alla definizione dei legami tra imprese e gestori dei trasporti, al diritto di appello dei destinatari delle decisioni in merito alla possibilità di esercitare l'attività di gestore dei trasporti, al riconoscimento reciproco dei certificati, ai diritti acquisiti, allo scambio di informazioni tra le autorità competenti e al coinvolgimento nel traffico di stupefacenti o nella tratta di esseri umani come motivo di esclusione dalla professione.

Per quanto concerne i registri, il Parlamento e il Consiglio concordano sulla necessità di un approccio graduale. In realtà, la Commissione definirà la struttura dei dati dei registri elettronici nazionali entro la fine del 2009,

ma le due istituzioni hanno proposto calendari differenti per l'attuazione: il Consiglio ha richiesto un periodo di tempo più lungo.

Sono emerse altre situazioni in cui la posizione iniziale del Consiglio divergeva da quella del Parlamento, ma dopo lunghi e proficui negoziati, le due istituzioni sono addivenute a un compromesso accettabile per entrambe.

Di conseguenza, il Parlamento ha accettato un calendario più flessibile per l'attuazione e l'interconnessione dei registri elettronici nazionali (31 dicembre 2012). Si è concordato di inserire le infrazioni gravi nel registro elettronico nazionale dopo il 2015, di eliminare il limite del periodo di validità per l'autorizzazione a svolgere la professione di trasportatore su strada, di mantenere l'esame negli Stati membri di residenza, di introdurre nella struttura dei registri elettronici sezioni sia pubbliche sia riservate, saranno eliminati i riferimenti alla restrizione delle licenze per l'accesso al mercato del trasporto su strada contenuti nel regolamento, ma praticamente tali riferimenti sono contenuti soltanto nei due regolamenti dell'onorevole Grosch.

Attendo con interesse i commenti degli onorevoli colleghi. Grazie.

**Pavel Svoboda**, *presidente in carica del Consiglio*. – (CS) Onorevoli colleghi, nell'odierna discussione intervengo in sostituzione del mio collega, il ministro dei Trasporti Petr Bendl, che è stato inaspettatamente trattenuto a Praga.

Vi ringrazio per avermi dato l'opportunità di intervenire prima della votazione di domani in merito al pacchetto stradale. La Presidenza ceca ritiene fondamentale finalizzare queste norme. Il pacchetto è importante perché il sistema di cabotaggio attuale necessita di un approccio chiaro e armonizzato che sostituisca i diversi approcci presenti negli Stati membri, così come l'accesso al mercato dei professionisti dei trasporti.

Con l'aiuto e il sostegno dei relatori, la presidenza ha raggiunto ottimi risultati riguardanti questa essenziale serie di disposizioni legali. So che tutti hanno dato il massimo per raggiungere tali risultati e che ognuno ha dovuto accettare dei compromessi. Tutti hanno dimostrato un approccio costruttivo durante i negoziati per raggiungere un'approvazione in seconda lettura.

I punti principali emersi dalle nostre discussioni possono essere così riassunti: una descrizione dettagliata delle norme sul cabotaggio, la possibilità per i conducenti impiegati occasionalmente nei servizi di trasporto passeggeri di lavorare per 12 giorni consecutivi e controlli più severi delle imprese di trasporto. D'ora in poi il settore dei trasporti avrà norme più semplici e un meccanismo di controllo del cabotaggio, nonché disposizioni unificate e applicabili sull'accesso al mercato dei trasporti. Vi saranno inoltre norme chiare per la prevenzione degli abusi e atte a garantire concorrenza leale, maggior efficienza e migliori controlli in questo settore.

Il compromesso sul cabotaggio contribuirà a rendere il mercato del trasporto su strada più trasparente, efficiente e sicuro. Contribuirà inoltre a migliorare ulteriormente il mercato del trasporto su strada e a creare allo stesso tempo un quadro più giusto e trasparente per l'intero settore. Ridurrà il numero di viaggi effettuati a vuoto sulle strade dell'Unione europea, contribuendo, quindi, a minori emissioni di CO<sub>2</sub>. Gli Stati membri dovranno inoltre attuare ei meccanismi di sicurezza adeguati per prevenire le violazioni causate dal cabotaggio nel mercato del trasporto su strada. Le nuove norme sul cabotaggio entreranno in vigore sei mesi dopo la pubblicazione del regolamento sulla Gazzetta ufficiale. Nel 2013, la Commissione europea prenderà in considerazione la possibilità di ulteriori passi avanti in merito all'apertura del mercato del trasporto su strada e alla liberalizzazione del cabotaggio.

Sono fermamente convinto che il nuovo quadro giuridico per il trasporto di merci e passeggeri all'interno dell'Unione europea contribuirà a una ripresa economica rapida e sostenibile. Vorrei ringraziare il Parlamento per l'impegno dimostrato per raggiungere un accordo durante i negoziati su questo pacchetto e vorrei ringraziare in modo particolare gli onorevoli Țicău e Grosch, il cui duro lavoro e la cui determinazione ci hanno permesso di conseguire un ottimo risultato.

**Antonio Tajani**, *Vicepresidente della Commissione*. – Signor Presidente, signor Presidente del Consiglio, onorevoli parlamentari, la Commissione non può che accogliere con grande soddisfazione il compromesso raggiunto sul pacchetto stradale perché in questo modo potremo concludere la procedura legislativa, in un momento in cui l'industria del trasporto ha bisogno di disporre di regole semplici ed efficaci e al tempo stesso di essere liberata da inutili legami burocratici.

Devo dire che la decisione che stiamo adottando contribuisce anche a rendere le nostre strade più sicure, perché credo che ogni qualvolta noi ci impegniamo nel settore del trasporto e del trasporto stradale in modo

particolare, dobbiamo avere davanti a noi sempre l'obiettivo di dimezzare il numero delle vittime sulle strade della nostra Unione europea e le norme che il Parlamento sta adottando, credo che contribuiscano a raggiungere questo obiettivo.

Siamo peraltro soddisfatti, è un altro segnale che le istituzioni europee danno ai cittadini alla vigilia delle elezioni e che la procedura legislativa si può concludere in seconda lettura a soli due anni dalla presentazione di tre proposte legislative importanti, articolate, forse anche di difficile discussione, ma alla fine ha prevalso il senso dell'istituzione, ha prevalso il buon senso, ha prevalso la volontà politica di dare delle risposte alle istanze dei cittadini e del settore del trasporto in generale.

Voglio brevemente soffermarmi sui dossier che stiamo discutendo per dare anche qualche risposta alle questioni poste dai relatori. Comincio dall'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus: è vero che il cabotaggio rappresenta un aspetto molto limitato dell'attività globale di trasporto, ma è un aspetto politicamente molto sensibile. Se utilizzato in modo complementare al trasporto internazionale, inoltre, il cabotaggio contribuisce a un migliore impiego della capacità e ad una riduzione dei viaggi a vuoto, il che significa una riduzione dei mezzi pesanti che circolano sulle strade – e sapete quanti sono gli incidenti stradali che vedono coinvolti grandi automezzi. Il presente regolamento chiarirà le norme sul cabotaggio che saranno applicabili – e mi rivolgo in modo particolare con questa osservazione all'on. Grosch – in modo uniforme e non burocratico in tutta l'Unione europea senza ripercussioni sulla cooperazione attualmente esistente fra gli Stati membri ai sensi dell'articolo 306 del trattato. Verranno inoltre abolite le pesanti procedure nazionali ancora in vigore per consentire alle imprese di trasporto di sfruttare al meglio la possibilità del cabotaggio e la Commissione terrà attentamente sotto controllo l'evoluzione del mercato del trasporto stradale e pubblicherà una relazione nel 2013.

Se nella relazione lo si riterrà opportuno e se le condizioni per una concorrenza leale saranno armonizzate meglio, la Commissione proporrà una maggiore apertura del mercato del cabotaggio. La Commissione ha fatto una dichiarazione in tal senso che sarà trasmessa al Segretariato del Parlamento affinché possa essere inclusa nelle relazioni di questo dibattito. La dichiarazione sarà inoltre pubblicata sulla Gazzetta ufficiale assieme alla proposta legislativa.

Vengo ora al lavoro della signora Țicău che riguarda le norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada. La Commissione accoglie con favore l'introduzione di una nuova regola dei 12 giorni, si tratta di una norma su misura che tiene conto delle condizioni molto particolari di alcune tipologie di trasporto passeggeri che prevedono una durata superiore ai 6 giorni, ma non richiedono normalmente un elevato numero di ore di guida, come ad esempio le gite scolastiche, le vacanze sciistiche o gite particolari. La nuova norma prevede inoltre misure estremamente rigorose per non mettere in discussione la sicurezza stradale, insisto su questo tema. Attualmente nell'Unione europea sono in vigore ancora 100 diversi formati di licenze comunitarie e ciò rende i controlli spesso difficili e lunghi. Con la nuova normativa in tutta l'Unione europea verranno utilizzati un tipo e un formato standard di licenza comunitaria.

Vengo ora al terzo testo in discussione: l'accesso al mercato internazionale del trasporto merci su strada. In un mercato sempre più aperto è necessario armonizzare le condizioni imposte dalle imprese che sono in concorrenza in questo mercato. E' questo l'obiettivo del nuovo regolamento che sostituisce una direttiva che al tempo stesso rende più rigorose, proprio che al tempo stesso rende più rigorose, le condizioni che devono essere soddisfatte dalle imprese. Ogni impresa dovrà nominare un gestore dei trasporti, responsabile del buon funzionamento dell'intera impresa.

Inoltre, per evitare quelle che si chiamano le società di comodo, dovranno essere fornite garanzie maggiori riguardo alle sedi delle società. E ancora, verrà messo a punto un nuovo registro elettronico al fine di intensificare lo scambio di informazioni fra le autorità nazionali e rendere più intelligenti ed efficienti i controlli. Anche qui siamo sempre nel settore complementare alla sicurezza stradale.

Infine, le imprese di trasporto ricevono oggi dal legislatore un messaggio molto chiaro riguardo le mancanze più gravi che comportano il ritiro della licenza, come ad esempio la ripetuta storia della manipolazione dei tachigrafi. Purtroppo è una prassi che si ripete in tutti i paesi dell'Unione europea, ma la manipolazione non soltanto rappresenta una violazione delle norme, ma mette a repentaglio la sicurezza di coloro che viaggiano sulle strade dell'Unione europea, perché è ovvio che guidatori stanchi non sono in grado di avere riflessi pronti nel momento di eventuali difficoltà.

Ecco perché dicevo all'inizio del mio intervento, che queste normative che il Parlamento sta per approvare, contribuiscono in materia seria e importante anche alla nostra battaglia comune, Commissione e Parlamento,

per ridurre drasticamente il numero delle vittime sulle strade. Ecco perché vi ringrazio per aver voluto dare un contributo in tempi rapidi per approvare queste norme.

Ripeto è un segnale forte che diamo ai cittadini europei e la dimostrazione che ancora un volta il Parlamento – e lo dico anche per aver seduto per 15 anni sui banchi di questo Parlamento – ha dato dimostrazione di grande efficienza e di grande serietà e per questo vi ringrazio.

**Georg Jarzembowski**, a nome del gruppo PPE-DE. – (DE) Signor Presidente, vorrei ringraziare il Consiglio e la Commissione per la loro proficua cooperazione con il relatore. Come già affermato dal vicepresidente della Commissione Tajani, questo è un ottimo esempio di come si possano raggiungere buoni risultati in tempi brevi tempo persino su dossier complessi.

Tuttavia, non posso nascondere che non ci sentiamo pienamente soddisfatti del regime di cabotaggio. Come hanno accennato il presidente di turno del Consiglio e il vicepresidente, è decisamente meglio, sul piano ambientale ed economico, evitare viaggi a vuoto in Europa. Sarebbe pertanto meglio eliminare del tutto le restrizioni sul cabotaggio prima possibile.

Come misura provvisoria, accettiamo il limite di tre operazioni di cabotaggio in sette giorni, ma rimaniamo in attesa della vostra relazione, e ci auguriamo che il 2014 segni la fine delle restrizioni. Dopotutto, si tratta di una parte minore del settore dei trasporti, ma rappresenta uno spreco di risorse e ha un effetto negativo sull'ambiente. Mi auguro pertanto che presentiate una proposta appropriata nel 2013, dal momento che le restrizioni sul cabotaggio sono assurde in un mercato interno europeo di 27 paesi.

Vorrei inoltre ringraziare il Consiglio e la Commissione per il sostegno dimostrato nei nostri confronti nella reintroduzione della regola dei 12 giorni per autobus e pullman. Ciò è molto importante per questo settore, in molti paesi costituito da piccole e medie imprese, dato che l'introduzione di due conducenti per alcune tratte – frequentate principalmente da persone anziane – ha causato problemi proprio a tali imprese. Siamo lieti che tale regola scada tra sei mesi. Occorre tenere presente che ci sono molte persone, in particolare anziani, che non amano viaggiare in aereo, ma che vorrebbero viaggiare in Europa e magari godersi il sole in Italia o Spagna, perciò è importante reintrodurre la regola dei 12 giorni per gli autobus e i pullman e rendere i viaggi accessibili per le persone anziane. Ciò rappresenta un grande successo per noi, per le imprese di autobus e pullman e per i passeggeri e sono riconoscente al Consiglio e alla Commissione.

**Brian Simpson**, a nome del gruppo PSE. – (EN) Signor Presidente, innanzi tutto vorrei ringraziare entrambi i relatori per il lavoro svolto su questo difficile dossier. Il presente pacchetto, e in particolare l'eliminazione delle restrizioni sul cabotaggio, hanno suscitato reazioni diverse a seconda dei confini nazionali, ma credo che possiamo appoggiare l'accordo raggiunto.

Avevo delle riserve sulla questione del cabotaggio senza l'uniformazione dei costi sociali, o di quelli operativi, per i singoli vettori. Una manovra di questo tipo avrebbe avuto un effetto dannoso sul settore del trasporto merci su strada, non solo nel mio paese ma anche in altri Stati membri. Pertanto, il compromesso che introduce il cabotaggio temporaneo non è solo ragionevole, ma rappresenta una soluzione fattibile, con l'effettuazione di tre viaggi interni a seguito di uno internazionale. Il cabotaggio temporaneo permette altresì di evitare l'insensata pratica dei viaggi a vuoto, senza distorcere le dinamiche dei mercati interni.

Infine, sono lieto di sostenere le nuove misure di attuazione introdotte grazie alla relazione Țicău, che devono andare di pari passo con l'ulteriore apertura del mercato e che permetteranno agli Stati membri di applicare misure di attuazione rigorose ed efficaci.

**Jeanine Hennis-Plasschaert**, a nome del gruppo ALDE. – (NL) Per anni la discussione è fatta alquanto accesa intorno al fenomeno del cabotaggio. La legislazione attuale, come già sottolineato, è eccessivamente vaga a causa dell'uso del termine "temporaneo" che offre a molti Stati membri un pretesto ideale per proteggere ulteriormente il proprio mercato.

Al fine di chiarire le cose una volta per tutte, la Commissione ha promesso di presentare una proposta mirata a risolvere tutte le questioni in sospeso e spero vivamente che sia così. E' Sorprende tuttavia che la Commissione abbia proposto l'imposizione di severe restrizioni al campo d'azione del cabotaggio. Mi meraviglio perché abbiamo sempre considerato le regole esistenti come una fase intermedia verso la piena libertà, che, secondo la Commissione e il Consiglio, avremmo dovuto raggiungere nel 2009.

Sono molto delusa dall'accordo che stiamo discutendo e sul quale voteremo domani. Anziché godere di maggiore libertà, i vettori sono sottoposti a ulteriori restrizioni. Occorre ovviamente un approccio europeo, non potrei essere più d'accordo. Il settore non dovrebbe più sopportare alcun tipo di interferenza nazionale.

Tuttavia, l'accordo, signor Presidente, contrasta apertamente con i principi e gli obiettivi del mercato interno. Gli argomenti a favore citati, quali la sicurezza stradale, l'ambiente e la riduzione degli oneri amministrativi, fanno acqua da tutte le parti. Non ci sarà nessun vero mercato libero, Vicepresidente Tajani, benché le restrizioni comportino maggiore trasparenza. E' tutt'altro che fattibile, onorevole Simpson. Il principio secondo il quale poco è sempre meglio di niente non è un'opzione accettabile per l'Alleanza dei Democratici e dei Liberali per l'Europa, nemmeno in questo caso.

**Roberts Zīle**, a nome del gruppo UEN. – (LV) Grazie, signor Presidente. Signor Commissario, vorrei indubbiamente poter ringraziare entrambi i relatori e tutti coloro che hanno contribuito a cercare un compromesso, ma vorrei sottolineare che i risultati raggiunti presentano tanto aspetti positivi quanto negativi. Ad esempio, un elemento positivo riguardo al trasporto passeggeri è la riduzione degli ostacoli al trasporto in zone di frontiera, dove il flusso di trasporti transfrontalieri è intenso. Tuttavia, in queste difficili circostanze economiche in cui si rende necessaria la solidarietà, sembra che i mercati nazionali optino per tendenze protezioniste e, grazie al concetto di uso "temporaneo", le restrizioni sono un pretesto addotto da molti Stati membri per tutelare i loro mercati interni. Purtroppo, gli Stati membri potranno far valere una clausola di salvaguardia che offre loro l'opportunità di rivolgersi alla Commissione e adottare misure protezioniste sulla base di serie difficoltà nel mercato nazionale dei trasporti. Inoltre, vorrei sottolineare con rammarico che potranno farlo anche dopo il 2014, come previsto dal parere originale del Parlamento europeo. Vorrei sottolineare una situazione simile anche riguardo ai trasporti internazionali effettuati con pullman. La disposizione secondo la quale, qualora il trasporto internazionale minacci la fattibilità della disposizione in merito a servizi simili, uno Stato membro può sospendere o cancellare la licenza di trasportatore, è, a mio parere, inaccettabile all'interno del mercato unico. Grazie.

**Georgios Toussas**, a nome del gruppo GUE/NGL. – (EL) Signor Presidente, la posizione comune del Consiglio dell'Unione europea, così come la proposta iniziale della Commissione sul regolamento, liberalizza il mercato nazionale dei trasporti su strada di merci e passeggeri e permette alle imprese di trasporto della Comunità internazionale di accedere ai mercati interni degli Stati membri. Di fatto, offre ai grandi monopoli su un piatto d'argento i trasporti internazionali e interni su strada.

Le proposte contenute nelle relazioni del Parlamento europeo seguono una direzione ancora più reazionaria con la richiesta dell'immediata e piena liberalizzazione dei mercati e la rimozione di qualsiasi barriera, restrizione e controllo. I lavoratori hanno appreso a proprie spese quali siano le penose conseguenze che tale liberalizzazione avrà sulle loro vite.

La liberalizzazione dei mercati interni del trasporto su strada di beni e passeggeri significa maggiore sfruttamento per i conducenti, che saranno obbligati a guidare senza sosta e senza misure a tutela della sicurezza e del riposo, elimina i loro diritti a percepire un salario, ad avere un lavoro e un'assicurazione, aumenta i rischi per la sicurezza stradale e impone la concentrazione dei trasporti nelle mani di monopoli internazionali che ne traggono enormi profitti, con conseguenze disastrose per i lavoratori autonomi e le piccole imprese che operano in questo settore. Le conseguenze sono l'aumento del nolo, standard di servizio più bassi e maggiori rischi per la sicurezza dei passeggeri.

Per questi motivi, votiamo contro le posizioni comuni e le raccomandazioni del Parlamento europeo. Il movimento della classe operaia è contrario alle ristrutturazioni capitalistiche e chiede la creazione di un mercato dei trasporti unico e pubblico fondato sul rispetto di moderni requisiti di base.

**Johannes Blokland**, a nome del gruppo IND/DEM. – (NL) Se nel 1980 avessi detto che nel 2009 l'eliminazione delle restrizioni sul cabotaggio sarebbe stata ancora un miraggio, tutti i presenti sarebbero sicuramente scoppiati a ridere. Del resto, le restrizioni sul cabotaggio sono, per definizione, palesi violazioni delle regole del mercato interno europeo.

Oggi, nel 2009, rischiamo nuovamente di tornare a casa a mani vuote anche dopo la seconda lettura. Naturalmente, io appoggerò gli emendamenti proposti dall'Alleanza dei Democratici e Liberali per l'Europa, ma se il gruppo del Partito popolare europeo (Democratici cristiani) e dei Democratici europei si rifiuta di prendere una posizione decisa in tal senso, finirà per dare il colpo di grazia al futuro del trasporto di merci su strada. Sono lieto di constatare che la proposta ha mantenuto la regola dei 12 giorni, ma non approvo che ciò vada a scapito dell'eliminazione delle restrizioni sul cabotaggio.

Se non saranno adottati gli emendamenti nn. 17 e 18, esprimerò voto contrario al testo finale. Mi rifiuto di apporre il mio nome su una proposta che danneggia l'ambiente, è svantaggiosa per il settore del trasporto merci e non rispetta affatto il funzionamento del mercato interno europeo.



**Corien Wortmann-Kool (PPE-DE).** – (NL) Vorrei iniziare affermando che il lato positivo della presente proposta è l'abolizione della regola dei 12 giorni per il trasporto su autobus.

Per quanto riguarda il cabotaggio, tuttavia, la proposta è decisamente deludente. All'inizio degli anni Novanta, e persino negli anni Ottanta, era stato concordato che le restrizioni al trasporto libero di beni sarebbero state temporanee. Per tale motivo, il gruppo del Partito popolare europeo (Democratici cristiani) e dei Democratici europei, ma anche i membri di altri gruppi, in prima lettura avevano presentato proposte mirate all'eliminazione delle restrizioni entro il 2014. Ciononostante, negli ultimi mesi, è risultato evidente che gli Stati membri hanno deciso di ostacolare la proposta, nonostante l'onorevole Grosch abbia fatto il possibile per indicare una data. L'ostruzionismo è stato forte ed è una pessima notizia.

In tempi di crisi, il protezionismo sarebbe la scelta peggiore per l'Europa dato che, come sottolineato dal vicepresidente Tajani, sarebbe uno spreco di risorse e un danno per l'ambiente. I Democratici cristiani olandesi (CDA) voteranno pertanto contro la proposta, sebbene siano consapevoli che sono gli Stati membri a bloccare questa misura e noi, purtroppo, non possiamo farci niente. Il contenuto della proposta è sbagliato e inapplicabile. Tale legislazione non solo è negativa in tempo di crisi, ma ha anche una valenza simbolica.

Incoraggio dunque il Commissario a non lasciare le cose come stanno, ma a prendere nuovamente l'iniziativa, a cui ha diritto, per abolire le restrizioni sul cabotaggio. Se lo farà, avrà l'appoggio dei Democratici cristiani.

**Gilles Savary (PSE).** – (FR) Signor Presidente, vorrei innanzi tutto rendere omaggio al senso di compromesso dimostrato dai due relatori, l'onorevole Grosch e l'onorevole Țicău, data la difficoltà dell'argomento. Certamente vogliamo il mercato unico, ma i dirigenti del settore pubblico e privato non capiscono che talvolta il mercato unico comporta il fallimento per alcuni di loro, la recessione economica e la disoccupazione.

A detta di molti, vale la pena realizzare il mercato unico soltanto se porta vantaggi generalizzati. Tuttavia, sappiamo bene che, per questioni come il cabotaggio, le condizioni sociali nei vari paesi sono tali per cui, se si dovesse riorganizzare il settore, molti lavoratori provenienti da paesi con un alto livello retributivo sarebbero scalzati dal mercato da paesi che offrono stipendi più bassi.

Ritengo, pertanto, che la posizione adottata sia sicuramente corretta. Il cabotaggio va liberalizzato, ma sarebbe prematuro agire immediatamente e indiscriminatamente. Siamo soddisfatti per l'introduzione del concetto di cabotaggio consecutivo, con un adeguamento che rinvia a una clausola di revisione a tempo per la relazione della Commissione sulle ripercussioni sociali e, soprattutto, e perché non è stata fissata alcuna data precisa per la liberalizzazione.

Per questo motivo esprimeremo voto favorevole alla relazione; chiediamo frattanto alla Commissione di essere attenta e – pur auspicando la liberalizzazione – non vogliamo che venga a crearsi una situazione di concorrenza sleale o dumping sociale, che nuocerebbe alla reputazione dell'Europa e che, in un paese come il mio e quello dell'onorevole Wortmann-Kool, comporterebbe il rifiuto del trattato costituzionale europeo da parte dei cittadini che temono di perdere la propria posizione sociale. Ringrazio quindi entrambi i relatori.

**Dirk Sterckx (ALDE).** – (NL) Vorrei ringraziare l'onorevole Grosch e l'onorevole Țicău per il lavoro svolto e concordo con l'onorevole Țicău sulla necessità di porre regole severe per l'accesso al mercato. I titolari delle imprese di trasporto devono rispettare una serie di regole e, come sostiene l'onorevole Grosch, devono scomparire le società fantasma, che spesso sono responsabili di numerose violazioni. L'onorevole Țicău sostiene lo stesso nella sua relazione.

Allora perché non offriamo alle imprese che rispettano regole severe un mercato europeo in cui operare? Riguardo alla relazione dell'onorevole Grosch, avrei apprezzato che ci fossero stati chiarimenti anziché restrizioni. La maggioranza del mio gruppo non può pertanto sostenere il compromesso ottenuto dall'onorevole.

Stiamo facendo un passo indietro, dal momento che stiamo limitando la libertà d'azione dei trasportatori all'interno del mercato europeo. Non si intravedono prospettive di apertura entro il 2014, come richiesto dal Parlamento. Il Consiglio non è d'accordo, ma, a mio parere, questa concessione è eccessiva. I camion faranno quindi molti viaggi a vuoto, cosa che, oggi, non dovrebbe accadere. Mi chiedo se gli Stati membri che hanno reciprocamente aperto il loro mercato del cabotaggio saranno in grado di operare seguendo questo regolamento, qualora volessero farlo su base bilaterale. Mi chiedo anche come si comporteranno ora gli Stati membri che criticavano l'eccessiva difficoltà dei controlli, perché ora non sono molto più semplici. La situazione è la stessa in tutti i paesi, ma è difficile effettuare controlli e mi chiedo se le autorità di polizia sarà in grado di svolgere tale compito.

Se le ragioni sono il costo delle retribuzioni e il dumping sociale, perché le autorità francesi, allora, non ammoniscono i clienti francesi perché impiegano troppi camionisti belgi? Sono più costosi rispetto ai francesi. Perché si sentono storie voci di camionisti belgi arrestati nel Regno Unito per aver commesso reati minori? Perché anche lì i conducenti costano meno rispetto al Belgio. Quindi, se riteniamo che la ragione siano le violazioni sociali, non mi sembra che sia questo il caso.

In conclusione, ritengo che stiamo facendo un passo indietro in merito al mercato interno. Domani approveremo un sistema di trasporti intelligente, ovvero, sosterranno che l'informatica e le tecnologie della comunicazione renderanno più efficiente il trasporto di merci. Allo stesso tempo, però, affermeremo che saranno applicate delle restrizioni per ragioni politiche. Tutto ciò è deplorabile, pertanto non appoggerò l'accordo che, purtroppo, il Parlamento approverà a maggioranza.

**Michael Henry Natrass (IND/DEM).** – (EN) Signor Presidente, ecco un altro pacchetto di relazioni per tenere occupate le commissioni dell'Unione europea, altro inquinamento nel mare dei regolamenti inutili. Winston Churchill diceva che approvare 10 000 regolamenti, significa non avere alcun rispetto per la legge. A quanto pare, questo rispetto non esiste più. Un sondaggio della BBC sostiene che il 55 per cento dei cittadini britannici vuole uscire dall'UE e l'84 per cento vuole che il Regno Unito mantenga i propri poteri.

Il presidente Pöttering ha confermato che l'Unione europea promulga il 75 per cento delle leggi. Nell'arco di 35 anni, ciò significa più leggi di quante siano state approvate in Inghilterra dai tempi di Riccardo III, al trono nel 1485. Ed eccoci qui a promulgare leggi a correzione di altre leggi. Tutto questo avrà mai fine?

Il Regno Unito abbandonerà l'Unione europea: saremo dei buoni vicini, ma vi guarderemo affondare nel vostro mare di regolamenti dall'altra parte della Manica e vedremo l'Unione europea soccombere alle mille direttive auto-inflitte sul trasporto su strada.

**Dieter-Lebrecht Koch (PPE-DE).** – (DE) Signor Presidente, signor Commissario, onorevoli colleghi, il pacchetto stradale comprende tre temi complementari che hanno un impatto significativo sui mercati dei trasporti di beni e passeggeri. Ne trarranno beneficio le imprese di trasporti, i conducenti e gli utenti, soprattutto nel clima economico attuale. Al contempo migliorerà la sicurezza sulle strade, accrescerà l'efficienza dei trasporti e contribuirà alla sostenibilità ambientale.

Appoggio la scelta del regolamento come mezzo per di raggiungere i nostri ambiziosi obiettivi. I divieti alle operazioni di cabotaggio hanno portato alla pratica dei viaggi a vuoto che non ci possiamo né vogliamo permettere né dal punto di vista finanziario né da quello energetico e ambientale. D'altro canto, la totale apertura del mercato del trasporto merci comporterebbe distorsioni dovute alla concorrenza sleale, motivo per cui la stiamo affrontando poco per volta. Il cabotaggio è permesso purché non diventi un'attività continua e permanente in uno Stato membro diverso da quello in cui il trasportatore risiede.

Purtroppo, questo primo passo non equivale ancora alla totale apertura dei mercati nazionali del trasporto su strada, ma lascia comunque aperta tale possibilità. Si registra già una riduzione dei viaggi a vuoto, a beneficio della protezione ambientale.

Per quanto attiene all'accesso al mercato transfrontaliero del trasporto passeggeri, l'obiettivo principale rimane la semplificazione degli obblighi burocratici, a favore di procedure più semplici e rapide per ottenere l'autorizzazione ad effettuare servizi transfrontalieri regolari. E' necessario armonizzare i documenti e semplificare i controlli. Accolgo con favore l'introduzione della regola dei 12 giorni rivista per i viaggi transfrontalieri in pullman, che va a vantaggio sia dei viaggiatori che delle imprese di trasporto, senza compromettere la sicurezza. Questa politica ha a cuore innanzi tutto l'interesse dei cittadini.

In futuro, le autorizzazioni a svolgere la professione di trasportatore su strada saranno soggette a condizioni specifiche e trasparenti, al fine di migliorare lo status della professione, assicurare il riconoscimento delle qualifiche professionali e combattere le pratiche di dumping. Si avrà inoltre un concreto aumento della sicurezza e dell'affidabilità.

**Saïd El Khadraoui (PSE).** – (NL) Innanzi tutto, ringrazio i relatori, l'onorevole Grosch e l'onorevole Țicău, per il lavoro svolto e per aver raggiunto un compromesso sul pacchetto, che dovrebbe però durare non più di qualche anno dato che si tratta di una misura di transizione. Per quanto riguarda il trasporto su strada, vorrei mettere in evidenza due punti in particolare. Il primo, naturalmente, è l'accesso alla professione, strutturato, a mio avviso, in modo tale da ottenere garanzie da parte di coloro che vogliono operare nel settore.

Il cabotaggio è oggetto di controversie: è una misura di transizione positiva, necessaria per definire chiaramente l'ambito di azione consentito. In passato, si era affermato vagamente che il cabotaggio era consentito temporaneamente; ora questo punto è stato chiarito e si è stabilito che è possibile effettuare tre operazioni nell'arco di sette giorni. E' logico che il settore andrebbe aperto completamente, ma ritengo che sia prematuro.

Il compromesso all'esame, ovvero la revisione della situazione sociale dell'Unione europea nell'immediato futuro e l'adozione di ulteriori misure, rappresenta una proposta particolarmente ragionevole. L'apertura del mercato dovrebbe avvenire di pari passo con l'abbattimento delle barriere sociali. Nel frattempo, un determinato numero di paesi, o gruppi di paesi quali ad esempio il Benelux, dovrebbero poter raggiungere un accordo finalizzato a mantenere lo status attuale, mantenendo così aperta la possibilità di apertura del cabotaggio. Fintanto che le condizioni salariali e lavorative rimangono pressoché invariate, personalmente non vedo alcun problema, ma non è questo il caso al di là del confine, pertanto è necessaria una fase intermedia.

**Ari Vatanen (PPE-DE).** – (EN) Signor Presidente, al termine della presente discussione, stasera molti di noi se ne andranno con un'auto blu. Sono auto di qualità con autisti di qualità e tutti sappiamo che sono dei veri professionisti. E' risaputo, quindi, che presentano i requisiti richiesti.

Sebbene concordi in parte con il collega inglese che si è lamentato dell'eccessiva mole della nostra legislazione – è vero che a volte emaniamo troppe leggi – mi rincresce che non si sia pensato di estendere l'accesso alla regole professionale anche ai taxi, dato che tutti noi usiamo questi mezzi nei diversi Stati membri e la loro qualità varia notevolmente. Quando si prende un taxi, l'affidabilità e la qualità sono fondamentali. E' anche questione di sicurezza: spesso ci si trova da soli in macchina in un ambiente sconosciuto. Il taxi è anche, per molti di noi, il primo contatto che abbiamo in un paese nuovo, pertanto sarebbe bene che i conducenti possedessero requisiti europei, anche perché, se fossero dei professionisti istruiti e sapessero dove stanno andando, non dovremmo preoccuparci del sovrapprezzo.

Alcuni paesi quali la Germania, la Svezia, la Slovenia e la Finlandia hanno una regolamentazione nazionale molto rigida in merito e il servizio taxi funziona bene. Anche i taxi londinesi sono rinomati per la qualità e dovremmo condividere le buone prassi di questo tipo. Ma, mentre aspettiamo di adottare una legislazione in merito alla questione dei taxi, forse dovremmo stabilire per legge di dare delle buone mance agli autisti che ci portano a casa la sera.

**Pavel Svoboda, presidente in carica del Consiglio.** – (CS) Signor Presidente, onorevoli colleghi, ringrazio tutti per essere intervenuti nell'odierna discussione. Vi assicuro che il Consiglio è determinato a rafforzare e completare il mercato unico. Proprio per questo motivo, la presidenza ritiene quindi necessario un adeguamento delle disposizioni giuridiche comunitarie esistenti. La presidenza condivide pienamente l'obiettivo di promuovere la competitività del settore del trasporto su strada all'interno dell'Unione europea attraverso la razionalizzazione e la semplificazione del quadro giuridico esistente e, così facendo, ridurre le violazioni del mercato. Tuttavia, l'apertura totale dei mercati dei trasporti nazionali esporrebbe i nostri trasportatori ad una concorrenza sleale e comprometterebbe il funzionamento del mercato a causa delle differenze fiscali e sociali tra gli Stati membri. Si deve evitare una situazione di questo tipo, soprattutto nei periodi di crisi in cui l'economia nel suo insieme richiede un'attenta e ponderata valutazione delle misure da applicare per favorire la ripresa. E' chiaro che entro il 2013 la Commissione valuterà nuovamente la situazione del mercato in vista di un'ulteriore liberalizzazione. Questa versione di compromesso è un modo giusto ed equilibrato di tenere conto dei diversi interessi.

Il nostro obiettivo comune è quello di rendere il trasporto su strada più efficiente e sostenibile. Le norme in oggetto daranno un contributo significativo alla riduzione delle violazioni della concorrenza economica e accresceranno il rispetto da parte dei trasportatori per le disposizioni in ambito sociale e per il regolamento sulla sicurezza del trasporto su strada. Comporterà altresì una riduzione notevole degli oneri amministrativi sia per i trasportatori su strada che per le autorità di controllo. Doterà il settore di un quadro giuridico e amministrativo mirato a trarre ulteriori benefici dal mercato unico. Credo fermamente che quest'importante serie di norme sosterrà e faciliterà il trasporto su strada e aiuterà a stimolare la ripresa economica. Vi ringrazio nuovamente per l'ottima collaborazione che ha consentito di pervenire a un compromesso per conseguire questi obiettivi.

**PRESIDENZA DELL'ON. MARTÍNEZ MARTÍNEZ***Vicepresidente*

**Antonio Tajani**, *Vicepresidente della Commissione*. – Signor Presidente, onorevoli parlamentari, io credo che quello che il Parlamento sta per approvare sia un buon compromesso, che mette d'accordo le istanze del Consiglio, le istanze della maggioranza dei parlamentari e le proposte della Commissione europea.

E' ovvio che, quando si deve raggiungere un compromesso, ognuno deve fare un passo indietro perché l'altro possa fare altrettanto e quindi io credo che l'analisi fatta dall'on. El Khadraoui sia un'analisi saggia: abbiamo fatto il meglio che si poteva fare! Ho ripetuto nel corso anche dell'intervento di prima che è intenzione della Commissione, per quanto riguarda il cabotaggio, valutare la situazione, se sarà possibile, se si troverà un accordo, dipende da ciò che accadrà, se si potrà eventualmente aprire ulteriormente e quindi andare nella direzione richiesta da molti parlamentari, ma ovviamente dobbiamo valutare quella che sarà la situazione.

Ritengo – lo ripeto – che questo sia un buon compromesso e mi rivolgo anche all'on. Sterckx che ha la gentilezza e la bontà di fare delle critiche, ma poi anche di ascoltare la replica, a differenza di molti parlamentari che hanno fatto delle critiche e poi purtroppo non possono ascoltare quali sono le osservazioni della Commissione in replica a ciò che hanno detto. Io vorrei tranquillizzare l'on. Sterckx, che giustamente si preoccupa dell'esistenza di alcuni accordi preesistenti che riguardano il suo paese d'origine e gli altri paesi del Benelux.

Ma io ritengo che la normativa, così come viene approvata, non avrà – l'ho detto anche prima – non avrà alcuna ripercussione negativa sugli accordi già esistenti. Continueranno a rimanere in vigore, perché la nuova normativa allarga la situazione, ma non va a incidere, quindi non pregiudica accordi bilaterali o trilaterali che già esistono. Quindi, credo di poter tranquillizzare l'on. Sterckx perché nell'interpretazione che do e credo che sia l'interpretazione corretta ed efficace, non ci saranno ripercussioni negative per gli accordi che riguardano – ripeto – soprattutto il Benelux.

Volevo anche tranquillizzare gli onn. Blokland e Wortmann-Kool sulle preoccupazioni che hanno manifestato: non è nostra intenzione fermarci qui, valutiamo – lo ripeto – lo sviluppo della situazione, nel 2013 faremo una relazione per valutare lo stato dell'arte, come saranno evolute le cose, e se sarà possibile, se lo riteremo necessario, riproporremo al Parlamento e al Consiglio un eventuale allargamento della situazione e un'ulteriore liberalizzazione del sistema di cabotaggio. Ma sappiamo bene che in molti paesi dell'Unione c'è un'idea differente, per avere il parere positivo del Consiglio si sono dovuti fare passi indietro su altre questioni.

Ma io ripeto, ritengo che sia molto positivo, aver raggiunto in tempi relativamente brevi un accordo che può essere – rassicuro anche l'on. Jarzembowski – che può essere sempre migliorato; ogni norma è perfezionabile, ma troppo spesso l'ottimo è nemico del bene, ritengo che qua stiamo facendo del bene e non credo che sia necessario uscire dall'Unione europea quando si parla di questi argomenti, come propone l'on. Natrass, perché io credo che buone regole siano utili all'Unione europea.

Anche un autorevole quotidiano britannico, il *Financial Times*, ha scritto che forse la Gran Bretagna ripenserà alla necessità di avere regole più forti, certamente, in occasione della crisi l'Europa ha resistito meglio di altre realtà a una crisi economica e finanziaria, proprio perché ha basato il suo sistema economico su regole certe.

Io credo, forse perché sono nato a Roma, che la storia del diritto romano e del diritto napoleonico abbia dimostrato l'importanza di avere regole che garantiscono lo sviluppo della società. Non so se l'on. Natrass sia nato al di qua o al di là del vallo di Adriano, ma dal suo intervento credo che sia nato al di là del vallo di Adriano, quindi i suoi antenati non hanno avuto la possibilità di conoscere il diritto romano.

Onorevoli colleghi, grazie ancora per la collaborazione, grazie al lavoro del Consiglio, voglio in quest'Aula ringraziare ancora una volta anche il contributo che hanno dato tutte le donne e gli uomini dei servizi della Commissione, della Direzione generale che ho l'onore di guidare, perché senza il loro prezioso contributo non si sarebbe potuto raggiungere un compromesso che considero positivo per tutti i cittadini dell'Unione europea.

**Presidente**. – Onorevole Sterckx, desidera intervenire su un punto all'ordine del giorno?

**Dirk Sterckx (ALDE)**. - (NL) Signor Presidente, volevo semplicemente fare presente al commissario che l'onorevole Hennis-Plasschaert si è allontanata dal momento che doveva partecipare ad un'altra riunione. Io sono presente oggi in rappresentanza di quanti nel nostro gruppo sono coinvolti in questo tema. Volevo semplicemente informarla del fatto che la collega non è sparita.

**Presidente.** – La ringrazio onorevole Sterckx.

Ritengo non fosse una questione legata all'ordine del giorno, quanto una questione di cortesia.

**Mathieu Grosch, relatore.** – (DE) Signor Presidente, vorrei iniziare ringraziando la Commissione per le risposte estremamente chiare. Vorrei sottolineare che le restrizioni in materia di cabotaggio sono oggetto di un accordo transitorio, si stanno conducendo degli studi e, sulla base dei risultati ottenuti, si considererà anche un'eventuale apertura del mercato.

Un altro aspetto molto importante è che in questo caso si applica l'articolo 306, includendo chiaramente i paesi del Benelux, il che significa che la sua richiesta, onorevole Sterckx, è superflua e non è più necessario sostenerla.

Vorrei ora parlare del cabotaggio stesso. Dopo aver ascoltato gli interventi di chi mi ha preceduto, ritengo che questo compromesso sia anche migliore di quanto non pensassi per il semplice motivo – e mi rivolgo in particolar modo ai colleghi del gruppo <http://www.alde.eu> dell'Alleanza dei Democratici e dei Liberali per l'Europa e ai colleghi olandesi dell'Appello cristiano democratico – che creare un accordo transitorio non corrisponde ad un tentativo di strangolare il mercato interno, se mi passate l'espressione, o le imprese. Se pensiamo al fatto che oggi alcune aziende utilizzano veicoli d'avanguardia ma pagano i conducenti 400 euro al mese, mentre altre aziende pagano 1 500 euro al mese, mi sembra più che ragionevole sostenere che questa sbarra sociale vada in qualche modo sollevata. Se c'è il denaro necessario per i veicoli, allora c'è anche il denaro necessario per i salari. Questa sbarra va sollevata, e solo allora si potrà aprire il mercato. Dal mio punto di vista, sostenere che dovremmo aprire il mercato per poi restare a guardare cosa accade è una concezione errata di mercato aperto.

Infine vorrei far notare come ironicamente proprio quei paesi – come ad esempio il Regno Unito – che bloccano qualunque forma di armonizzazione, in particolar modo in materia di tassazione, sostengono oggi che vi sia una carenza di armonizzazione e che dunque dovremmo semplicemente lasciare che il mercato evolva. Alcuni chiedono restrizioni mentre altri ancora sostengono che ce ne siano già troppe.

Se vogliamo convincere i cittadini europei, non possiamo dichiarare che il mercato deve essere aperto e che il resto si sistemerà da sé. Piuttosto il Parlamento deve collaborare con il Consiglio e la Commissione per la formulazione di norme in materia ambientale, sociale e fiscale. Solo allora saremo credibili.

**Presidente.** – La ringrazio, onorevole Grosch, per il suo intervento che ha già ricevuto ampio sostegno, come dimostrato dagli applausi dei suoi colleghi.

**Silvia-Adriana Țicău, relatore.** – (RO) Signor Presidente, signor Commissario, vorrei iniziare ringraziando l'onorevole Grosch, relatore ombra, con cui ho collaborato, insieme allo staff tecnico della commissione trasporti e turismo ed il gruppo dei socialisti europei, oltre ai colleghi in commissione ed il personale della Commissione, e naturalmente lei, signor Commissario, e la presidenza del Consiglio europeo con cui ho avuto il piacere di lavorare a stretto contatto.

Vorrei ricordarvi che nel giugno 2007 la Commissione europea ha proposto di emendare il regolamento sull'accesso al mercato del trasporto su strada. Le proposte per l'emendamento sono il risultato dell'esperienza ottenuta in seguito all'applicazione della direttiva della Commissione 96/26 che ha condotto alla riformulazione di alcune disposizioni normative, con lo scopo di garantire un'attuazione più coerente, utilizzando la formula giuridica del regolamento. Oggi, a quasi due anni di distanza, ci apprestiamo alla votazione finale su un documento che ha un impatto diretto su circa 800 000 aziende europee e circa 4,5 milioni di posti di lavoro.

I nostri obiettivi comuni sono i seguenti: aumentare la sicurezza stradale, ridurre la burocrazia, semplificare le procedure e garantire la prevedibilità e la certezza agli operatori del settore dei trasporti su strada. Mi auguro che il compromesso a cui siamo giunti possa sviluppare il mercato dei trasporti su strada. Ringrazio ancora una volta i colleghi per la loro disponibilità.

**Presidente.** – La discussione congiunta è chiusa.

La votazione si svolgerà domani, alle 12.00.

### 13. Diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne - Diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus (discussione)

**Presidente.** – L'ordine del giorno reca, in discussione congiunta:

– la relazione (A6-0209/2009), presentata dall'onorevole Teychenné, a nome della commissione trasporti e turismo, sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 sulla cooperazione tra le autorità nazionali responsabili dell'attuazione della normativa che tutela i consumatori [COM(2008)0816 – C6-0476/2008 – 2008/0246(COD)], e

– la relazione (A6-0250/2009), presentata dall'onorevole Albertini, a nome della commissione trasporti e turismo, sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 sulla cooperazione tra le autorità nazionali responsabili dell'esecuzione della normativa che tutela i consumatori [COM(2008)0817 – C6-0469/2008 – 2008/0237(COD)].

**Michel Teychenné, relatore.** – (FR) Signor Presidente, Commissario Tajani, onorevoli deputati, i due principi che hanno guidato il mio lavoro dall'inizio di questo processo sono stati garantire che vi fosse maggiore uguaglianza tra tutte le modalità di trasporto rispetto ai diritti dei passeggeri – obiettivo che si sono posti anche la Commissione ed il Parlamento stessi – e garantire che tali diritti venissero sanciti espressamente in questo testo. In quest'ultimo caso, l'attenzione è stata rivolta alle persone a mobilità ridotta, dal momento che il settore del trasporto marittimo presentava ancora carenze in questo ambito.

Lo spirito generale che anima il documento è il concetto secondo cui gli individui dovrebbero poter viaggiare in Europa senza essere soggetti ai capricci delle aziende coinvolte, e dovrebbero poter esigere servizi minimi e un livello minimo di informazione e infine, che le persone a mobilità ridotta dovrebbero poter godere degli stessi diritti in termini qualitativi degli altri cittadini europei senza venire doppiamente penalizzati.

Sembra che il contenuto della versione adottata in sede di commissione il 31 marzo incontri l'approvazione di tutti. Questo dipende innanzi tutto dall'aumento dei diritti delle persone a mobilità ridotta. Se questo testo verrà adottato non sarà più possibile rifiutare il trasporto sulla base della disabilità della persona, fatta eccezione, chiaramente, per i motivi legati alle condizioni di imbarco, al rispetto per la dignità della persona stessa e agli elementi tecnici dell'imbarcazione. Oltretutto deve essere garantita l'assistenza alle persone a mobilità ridotta fin dalla prenotazione; oggi, grazie ad Internet, vi è la necessità di biglietti di andata e ritorno e di informazioni ufficiali. Questo aspetto è dunque stato affrontato nel testo.

Infine, le informazioni sui diritti dei passeggeri devono essere standardizzate e fornite in formati accessibili, come accade oggi nel settore ferroviario e in quello dell'aviazione.

Affrontando il tema dei diritti di tutti i passeggeri ci è parso importante raggiungere un più alto livello di armonizzazione in materia di rimborsi, sulla base di ciò che già accade nel settore dell'aviazione. Il risultato è che i passeggeri costretti a subire ritardi o cancellazioni potranno ricevere un rimborso totale o parziale, secondo una scala calcolata in base all'entità del problema riscontrato.

Le informazioni devono essere chiare e accessibili, il che è spesso un problema nel settore dei trasporti. Ce ne accorgiamo in continuazione: i passeggeri non hanno sufficienti informazioni, non sanno perché la nave – in questo caso, ma lo stesso si applica a treni ed aerei – non parte o perché ci sono dei ritardi e abbiamo deciso di migliorare questi metodi di trasmissione delle informazioni.

Infine, la gestione dei reclami deve essere organizzata meglio. E' veramente difficile presentare un reclamo quando sorgono dei problemi e questo testo è stato elaborato in modo da semplificare la procedura, sia a livello statale che per i singoli cittadini.

E' stato anche affrontato il tema degli enti nazionali che gestiranno i reclami, il cui ruolo è stato definito meglio.

Infine, è stato escluso da questo documento il tema dei servizi di trasporto urbano e suburbano – e mi riferisco a questo proposito ai vaporetti di Venezia, tanto amati dall'onorevole Albertini – dal momento che non rientrano nello campo di applicazione dei principali servizi di trasporto.

Vorrei passare ora al tema delle crociere e alla loro collocazione in questo testo. Vorrei ricordare che le crociere sono una tipologia di vacanza molto importante, e che tra gli utenti di questo tipo di viaggi rientrano

sia gli anziani che le persone disabili. Questo è il motivo per cui le crociere sono state ovviamente inserite nel testo, non solo con riferimento alla direttiva sui viaggi "tutto compreso" da cui dipende questo testo e che è una direttiva del 1991, ma anche con la garanzia che i consumatori riceveranno lo stesso livello di trattamento.

Viene proposta la definizione di causa di forza maggiore – che rappresenta un motivo per rifiutare il trasporto – e su questa materia abbiamo lavorato ad un emendamento concordato, che abbiamo prodotto congiuntamente. Vorrei comunque ricordarvi che nel settore dell'aviazione, oggi, la Corte di giustizia è spesso stata costretta a pronunciarsi a causa di una inadeguata definizione dei casi di forza maggiore. Abbiamo così tentato in questo testo di affrontare problemi relativi al trasporto marittimo. Mi riferisco alle maree, ai venti e alle tempeste, che sono parte integrante del trasporto marittimo e che quindi andavano presi in considerazione.

Infine, abbiamo anche affrontato il tema della responsabilità dei porti nel fornire assistenza. Questo è un testo sui diritti dei passeggeri, non è un testo ...

*(Il Presidente invita l'oratore a concludere)*

... e dunque, essendo stata condotto anche l'arbitrato tra i porti e i vettori, credo di avere menzionato i punti salienti del testo. So che l'onorevole Jarzembowski presenterà degli emendamenti, quindi risponderò nei due minuti a mia disposizione.

**Gabriele Albertini, relatore.** – Signor Presidente, onorevoli colleghi, con l'approvazione della legislazione riguardante il trasporto aereo, quello ferroviario e quello via mare e per vie navigabili interne, del collega Teychenné, con questa proposta concernente i diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus, l'Unione europea completa il quadro legislativo relativo a tutti i modi di trasporto.

Per fare questo regolamento ci siamo trovati di fronte alla necessità di conseguire un equilibrio tra due approcci: il primo considera il cosiddetto *Level Planning Field* per tutti i modi di trasporto, ovvero i diversi modi di trasporto possono competere alle stesse condizioni e con pari opportunità, e allo stesso tempo i passeggeri hanno un alto livello di protezione indipendentemente dal mezzo di trasporto che hanno scelto.

Il secondo approccio riflette le diverse caratteristiche di ogni modalità di trasporto e considera le specificità di ognuna di esse, a titolo di esempio si pensi alla gestione delle responsabilità nei ritardi, nel caso di trasporto con autobus, su strada quindi incidenti, congestione e quant'altro, rispetto a quello su rotaia che ha una via dedicata.

Aggiungo due spunti di riflessione e commento tra loro in contrasto, per i quali abbiamo cercato, credo raggiungendolo, un equilibrio. Il vero scopo di questo regolamento è il consolidamento dei diritti dei passeggeri, ma nel trasporto su gomma il tessuto industriale è composto in maggior parte da piccole e medie imprese che avranno bisogno di tempo e risorse per adattarsi ai nuovi obblighi e come tanti altri settori industriali vivono un periodo difficile di crisi economica.

Veniamo ora agli emendamenti per l'Aula plenaria, ringrazio i miei colleghi per gli importanti contributi apportati al testo del regolamento e l'ottima collaborazione. Il grosso del lavoro per questa prima lettura del Parlamento è stato fatto già in commissione trasporti, lasciando all'Aula plenaria soltanto qualche precisazione linguistico-giuridica.

Ho presentato a nome del mio gruppo dunque solo tre emendamenti supplementari per il voto di domani, eccone una breve descrizione: l'emendamento 73 è una semplice precisazione linguistica; l'emendamento 82 fissa un tetto massimo a regime di responsabilità oggettiva prevista dall'articolo 6, paragrafo 3 della proposta di regolamento. Per quanto riguarda il campo di applicazione rispetto al testo dell'emendamento votato in commissione trasporti, tutti i gruppi politici hanno concordato sull'inclusione del trasporto regionale. Per quanto riguarda il trasporto urbano e suburbano, domani saranno votati fondamentalmente due testi.

Come relatore sostengo l'emendamento 80, esclusione *tout-court* del trasporto locale, presentato dal mio gruppo, ma ho dato indicazione positiva anche per l'emendamento 81, che dà la facoltà agli Stati membri di esentare il trasporto locale a condizione che questi garantiscano ai passeggeri un livello di diritti simili a quello previsto dal regolamento.

Credo che abbiamo preparato un testo che ci mette in una buona posizione di partenza per le future discussioni e triloghi con il Consiglio e la Commissione. Auguro quindi alla presidenza ceca e alla Svezia, prossimo paese

presidente del Consiglio dell'Unione europea, un buon lavoro sui diritti dei passeggeri e spero naturalmente di potermi occupare delle fasi successive dell'approvazione di questo regolamento nel corso della prossima legislatura.

**Pavel Svoboda**, *presidente in carica del Consiglio*. – (CS) Onorevoli deputati, domani voterete le bozze degli emendamenti alle due proposte da parte della Commissione sulla tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne.

Sono due norme importanti che interessano da vicino sia i consumatori che il settore dei trasporti. L'Unione europea ha recentemente adottato dei regolamenti analoghi per il trasporto ferroviario ed aereo. Le proposte sottoposte recentemente dalla Commissione completeranno questo quadro giuridico. In termini pratici ciò implicherà una maggiore tutela per tutti i passeggeri, specialmente le persone disabili e le persone a mobilità ridotta, indipendentemente dal mezzo di trasporto. Oltretutto garantirà condizioni eque per tutte le aree di trasporto. La presidenza ceca accoglie chiaramente con favore queste proposte ed attribuisce ad esse grande importanza. Ritengo che condividiamo tutti lo stesso obiettivo adottato dall'Unione europea negli ultimi anni, ossia il rafforzamento dei diritti dei passeggeri.

In relazione alle bozze di emendamento che avete votato nella commissione trasporti e turismo, vorrei fare riferimento a due aspetti in particolare. Il primo è che attribuite grande importanza ai diritti delle persone disabili e delle persone a mobilità ridotta. Condividiamo la vostra posizione in materia che consentirà di approvare, in seconda lettura, questi due importanti regolamenti di natura giuridica.

Il secondo aspetto è che avete cercato di armonizzare le bozze di regolamento con le versioni già esistenti dei regolamenti relativi ai diritti delle persone che viaggiano con diversi mezzi di trasporto, e avete proceduto con cautela nell'adattare le proposte alle esigenze specifiche del trasporto effettuato con autobus o del trasporto via mare e per vie navigabili interne, senza rinunciare all'obiettivo di consolidare i diritti dei passeggeri. Concordiamo sull'esigenza di adattare le norme giuridiche alle caratteristiche specifiche delle varie modalità di trasporto. Come tutti ben sappiamo, non è possibile applicare esattamente lo stesso approccio ai diversi tipi di trasporto. Il trasporto ferroviario e quello aereo hanno caratteristiche proprie e lo stesso vale per il trasporto effettuato con autobus e per il trasporto via mare e per vie navigabili interne. Vi sono grandi differenze persino tra queste due ultime modalità. Esistono aziende grandi e piccole e i viaggi possono durare diversi giorni o solo pochi minuti. E' dunque necessario trovare una soluzione accettabile per tutti che garantisca la tutela dei consumatori senza imporre inutili oneri amministrativi agli operatori del settore, e in particolar modo alle aziende più piccole sul mercato. La questione è particolarmente rilevante data l'attuale situazione economica.

Accogliamo dunque con favore il vostro operato su questi temi che fornisce un ottimo punto di partenza ed è oltretutto in sintonia con il nostro pensiero in materia. Sono fermamente convinto che troveremo una forma di collaborazione proficua sugli accordi giuridici che tuteleranno gli interessi di tutte le parti coinvolte e che terranno conto allo stesso tempo dell'obiettivo dell'Unione europea volto al miglioramento del processo legislativo. Per concludere, vorrei ringraziare in particolar modo i relatori, l'onorevole Albertini e l'onorevole Teychenné per l'eccellente lavoro e la relazione redatta con molta cura.

**Antonio Tajani**, *Vicepresidente della Commissione*. – Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi fa sempre piacere ricordare di essere stato in questi banchi per tanti anni e questo mi dà la possibilità di apprezzare ancora di più il lavoro che anche in occasione di questo dibattito il Parlamento europeo ha svolto.

Ecco perché, voglio ringraziare l'on. Teychenné e l'on. Albertini per il contributo importante che stanno dando per tutelare i diritti dei cittadini passeggeri in tutti i settori del trasporto, perché l'esigenza di intervenire nel settore del trasporto per autobus e nel settore del trasporto marittimo cerca di colmare una carenza, che come tutti quanti avete sottolineato, esiste nella normativa europea.

Abbiamo tanti passeggeri disabili, abbiamo tanti passeggeri a mobilità ridotta per altri motivi, quindi abbiamo il diritto anche di garantire il libero spostamento, perché si tratta di una questione di libertà innanzitutto all'interno della nostra Unione europea. Certamente, dare delle buone norme non è facile, oggi compiamo un passo in avanti di un certo rilievo.

Io ho apprezzato anche le parole della Presidenza del Consiglio, ci sono certamente ancora alcune riserve sui testi che Commissione e Parlamento si trovano d'accordo ad approvare, ma ho anche notato un'apertura politica generale da parte del Consiglio e questo mi fa ben sperare per il futuro.



Sono convinto che troveremo, come è successo per la questione del trasporto stradale, un buon compromesso che garantisca ai cittadini europei la possibilità di spostarsi liberamente e tutelati degnamente all'interno dell'Unione europea.

Quindi, credo che oggi noi stiamo discutendo di argomenti che toccano la vita di ogni cittadino, ecco perché sono convinto che per quanto riguarda la proposta autobus si debba – la riunione del 30 marzo scorso della commissione TRAN mi ha già fornito elementi incoraggianti – appoggiare l'approccio della Commissione per un campo di applicazione più ampio possibile che copra tutti i servizi regolari di trasporto passeggeri, internazionali, nazionali, regionali, urbani e suburbani. Ciò risponde a un obiettivo di semplificazione legislativa ma anche all'esigenza di garantire gli stessi diritti a tutti i passeggeri senza esclusione di principi.

Tuttavia, onorevole Albertini, tenuto conto della specificità del settore, la proposta lascia agli Stati membri la possibilità di escludere dal campo di applicazione i servizi di trasporto urbano, suburbano e regionali coperti da contratti di servizio pubblico e se tali contratti offrono ai passeggeri un livello elevato di protezione paragonabile a quello previsto dal regolamento. Mi sembra una soluzione ragionevole che offre il livello richiesto di flessibilità pur salvaguardando i diritti di base dei passeggeri.

La responsabilità delle società di autobus nei confronti dei passeggeri in caso di decesso o di ferite rappresenta un altro elemento essenziale della proposta. Nella Comunità esistono troppe differenze a questo proposito e ciò crea gravi incertezze per i passeggeri. A questo proposito, desidero precisare alcuni punti: questo capitolo, innanzitutto, non tocca la questione dell'assicurazione, ma verte esclusivamente sulla responsabilità dei trasportatori nei confronti dei passeggeri. Secondo, la compagnia di autobus non è considerata l'unica responsabile del risarcimento danni e non si mette in discussione il suo diritto di chiedere un risarcimento ai terzi. Terzo, questo capitolo non incide né sugli importi, né sulle procedure previste dalla direttiva del 2005 sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli; e quarto, la Commissione non ha creato affatto un nuovo modello di responsabilità. Ciò che si propone oggi è un regime di responsabilità, che tenendo conto delle specificità del settore si ispiri ad altri modi di trasporto.

Per quanto riguarda il trasporto marittimo, io credo che sia necessario un solo strumento legislativo, anche se poi ci sono diversità di opinioni sia all'interno del Parlamento sia per quanto riguarda il Consiglio. Consentitemi di sottolineare una questione fondamentale in merito al campo di applicazione: rispetto ai passeggeri stradali, ferroviari e aerei, i passeggeri che viaggiano per mare e per vie di navigazione interne sono di gran lunga meno numerosi. Tra di essi, quelli che utilizzano le vie di navigazione interne rappresentano soltanto una piccola minoranza. A mio giudizio non mi pare né logico né realistico ricorrere a regolamenti distinti tra passeggeri marittimi e quelli che utilizzano le vie di navigazione interne, tanto più che spesso utilizzano lo stesso tipo di imbarcazione. Credo che la soluzione debba essere trovata in uno strumento legislativo unico.

Il 30 marzo scorso si è svolto, insieme alla discussione della commissione TRAN sulla relazione Teychenné, un dibattito pubblico dei ministri nell'ambito del consiglio Trasporti dell'Unione europea. Sono lieto di avere avuto l'occasione di constatare che una certa sintonia, fra la Commissione, gli Stati membri e il Parlamento europeo quanto all'obiettivo di mettere rapidamente a disposizione dei passeggeri europei un nuovo regolamento ambizioso sia stato un elemento caratterizzante di questo dibattito.

In questo contesto, la Commissione è naturalmente pronta ad apportare al testo tutti i chiarimenti e i miglioramenti necessari per tenere maggiormente conto della specificità di ciascuna tipologia di servizi e fornire così all'industria gli strumenti per applicare il regolamento con la necessaria flessibilità. Mi permetto ancora di insistere sull'esigenza di prevedere i mezzi per un'applicazione efficace del futuro regolamento. A tale scopo è importante che le autorità nazionali competenti per l'applicazione, trasmettano relazioni periodiche sulla loro attività, per il resto ogni Stato membro potrà organizzare il proprio sistema nazionale come preferisce, scegliendo ad esempio se disporre di una o più autorità competenti.

**Georgios Papastamkos**, *relatore per parere della commissione giuridica*. – (EL) Signor Presidente, la proposta di regolamento, emendata secondo le indicazioni del Parlamento europeo, consolida i diritti dei passeggeri nel trasporto marittimo in modo soddisfacente.

In occasione della prossima iniziativa legislativa in materia, sarebbe tuttavia più corretto, a mio avviso, adottare un approccio orizzontale, un unico strumento giuridico che includa tutti i mezzi di trasporto, alla luce della necessità odierna di utilizzare i mezzi di trasporto in modo combinato.

Sarebbe altresì preferibile in futuro che si avanzassero sistematicamente proposte separate sui diritti dei passeggeri da una parte e sulle persone a mobilità ridotta dall'altra, e questo perché i singoli progetti hanno scopi e destinatari diversi.

Infine vorrei sottolineare l'approccio piuttosto limitato assunto ripetutamente dalla Commissione, sebbene non dal vicepresidente Tajani, nei confronti di questioni che richiedono una visione più ampia e multilaterale, come nel caso del trasporto marittimo.

Il trasporto marittimo nel Mediterraneo avviene in condizioni diverse dal trasporto attraverso gli stretti.

**Georg Jarzembowski**, a nome del gruppo PPE-DE. – (DE) Signor Presidente, signor vicepresidente della Commissione, signor Presidente in carica del Consiglio, vorrei informare l'oratore precedente che noi teniamo sempre in considerazione le isole greche e le compagnie di traghetti greche e dunque non ha motivo di preoccuparsi a tal proposito.

Il mio gruppo ed io siamo lieti che per la prima volta avremo diritti statutari e orientati al cittadino a tutela dei passeggeri in caso di ritardi e cancellazioni anche per il trasporto via mare e per vie navigabili interne e per il trasporto regionale effettuato con autobus. Vorremmo ringraziare i due relatori, gli onorevoli Albertini e Teychenné. Abbiamo avuto modo di cooperare in modo costruttivo all'interno delle commissioni e di addivenire a ottimi risultati.

Ci sono solo alcuni punti su cui vorrei soffermarmi ulteriormente. Ritengo che il 25 per cento di rimborso per i passeggeri marittimi per un ritardo da due fino a tre ore sia assolutamente adeguato, come nel caso del 50 per cento per ritardi superiori alle tre ore – ma vorrei dire all'onorevole Teychenné che un rimborso del 100 per cento per ritardi superiori è veramente eccessivo. Se consideriamo che il trasporto marittimo non viene fornito solo da grandissime imprese ma, come avviene specialmente nel caso dei traghetti, anche da piccole e medie imprese, allora è necessario assumere un approccio ragionevole in tema di rimborsi.

Come già discusso, dobbiamo anche fare attenzione a non attribuire la responsabilità alle persone o agli enti sbagliati nel settore del trasporto marittimo. In quest'Aula ci impegniamo tutti per garantire che entrambi i documenti garantiscano l'assistenza soprattutto ai passeggeri a mobilità ridotta, ma gli armatori non possono gestire i problemi di accesso in porto; devono essere i porti stessi ad occuparsene. In altre parole dobbiamo essere molto cauti.

Per quanto riguarda i diritti dei passeggeri che viaggiano in autobus, vorrei sottolineare che ci sono differenze oggettive tra gli autobus interurbani e quelli urbani. Per questo motivo il mio gruppo è dell'opinione che sia giusto esigere diritti ragionevoli per i passeggeri che viaggiano in autobus interurbani ma bisogna riconoscere che gli autobus urbani e suburbani operano in condizioni completamente diverse. Queste regole non sono adatte a tale contesto e ciò va riconosciuto apertamente

**Robert Evans**, a nome del gruppo PSE. – (EN) Signor Presidente, vorrei fare i miei complimenti ad entrambi i relatori. Un paio di anni fa sono stato relatore per l'accesso dei passeggeri disabili sugli aeroplani. Questa legge è un altro tassello importante per rendere il settore dei trasporti quanto più inclusivo o, per usare le parole dell'onorevole Albertini, per il consolidamento dei diritti dei passeggeri.

In un'epoca in cui incoraggiamo i cittadini a viaggiare con i mezzi di trasporto pubblici, è estremamente importante aggiungere a questo settore anche gli autobus, come sostenuto dall'onorevole Albertini. Alcuni colleghi, non necessariamente quelli presenti oggi in aula, hanno cercato di introdurre deroghe per alcune sezioni, ma io mi sono sempre basato sul desiderio di includere quanti più elementi possibile in modo che l'Europa che sia un vero mercato comune per i proprio cittadini. Ecco perché l'emendamento n. 81 è così importante.

Nel suo intervento il commissario ha dichiarato che abbiamo bisogno degli stessi diritti per tutti i passeggeri, senza eccezioni, e dopo ha cominciato a parlare delle eccezioni, come nel caso del trasporto regionale. A mio avviso il trasporto regionale non va escluso e ho condotto qualche ricerca in materia. In alcuni degli Stati membri un viaggio in autobus su una tratta regionale può durare fino a sei ore, dunque più che un viaggio internazionale in autobus ad esempio da Londra a Bruxelles o Parigi. Penso quindi che andrebbe incluso. Laddove il trasporto locale – come dichiarato dall'onorevole Jarzembowski – non è incluso, ci devono essere, a mio parere, contratti di servizio pubblico tali da garantire che le aziende raggiungano gli stessi standard.

Dobbiamo altresì convincere i costruttori a progettare autobus più moderni che tengano maggiormente conto delle esigenze dei disabili. Come abbiamo condotto delle campagne affinché gli aeroplani fossero più

accessibili per i disabili, analogamente abbiamo bisogno di autobus con corridoi più ampi o toilette più accessibili, ad esempio, ed è necessario che le compagnie del settore rendano i propri terminal più accessibili e si impegnino a formare e sensibilizzare il personale in materia di disabilità.

Questa è una buona relazione, è una buona raccolta di relazioni, che ci permette di fare numerosi passi avanti e mi congratulo con quanti hanno partecipato alla sua stesura.

**Dirk Sterckx**, a nome del gruppo ALDE. – (NL) Vorrei iniziare ringraziando i relatori a nome del mio gruppo. Ritengo che siano stati aggiunti ulteriori elementi ai diritti dei passeggeri. Abbiamo lavorato duramente per intraprendere la strada giusta nel settore dell'aviazione e del trasporto ferroviario. Abbiamo maturato una notevole esperienza nella compilazione di queste relazioni e sono lieto che l'onorevole Albertini abbia allineato i vari elementi, al punto che non vi è quasi alcuna necessità di fare una distinzione tra i diversi modi di trasporto, se non in casi particolari.

Ne risulta migliorata anche la qualità dei servizi, elemento da non trascurare. Abbiamo imparato dai nostri errori, come risulta evidente dall'irrigidimento della definizione del caso di forza maggiore. Dobbiamo rivedere questo aspetto nell'aviazione, ad esempio, e sono lieto che ciò sia stato fatto nei trasporti marittimi.

Per quanto riguarda la relazione dell'onorevole Albertini, un interrogativo importante – sollevato anche dagli onorevoli Evans e Jarzembowski – fa riferimento al campo di applicazione del regolamento. Il mio gruppo ha ritirato il proprio sostegno all'emendamento che aveva inizialmente proposto insieme a voi, ma non perché lo ritenesse meno importante, bensì perché i socialisti hanno trovato un modo migliore per formularlo, come descritto dall'onorevole Evans. In ogni caso noi escludiamo il trasporto regionale dal regolamento, ma lasciamo aperta la possibilità di includere il trasporto urbano e suburbano nel caso gli Stati membri lo desiderino. Credo che questo approccio corrisponda meglio ai nostri obiettivi, e dunque sosteniamo questa proposta avanzata dal gruppo socialista al Parlamento europeo.

**Eva Lichtenberger**, a nome del gruppo Verts/ALE. – (DE) Signor Presidente, i diritti dei passeggeri vanno collocati al centro dell'intera politica per i trasporti, soprattutto in seno all'Unione europea. Lo abbiamo già fatto per il trasporto ferroviario e per quello aereo, sebbene ci sia un ampio margine di miglioramento per quanto riguarda l'imbarco negato. Come sono costretta a ripetere, i problemi sono troppo grandi.

Un gruppo dipende in particolar modo da regole chiare. Nel caso del trasporto aereo, è diventato evidente che le regole non lo sono abbastanza. Ormai le persone con esigenze particolari potrebbero scrivere libri interi su quello che loro è accaduto in viaggio. Io stessa ho ricevuto alcuni dei loro resoconti. È una situazione disastrosa. Per questo motivo l'Unione europea deve mettere tali persone sullo stesso livello e non solo perché richiesto dalla legge, ma perché si tratta di un imperativo morale.

Nel settore del trasporto marittimo e del trasporto effettuato con autobus, per i quali stiamo elaborando delle regole, potremmo incontrare problemi nell'attribuzione di responsabilità relativamente al trasporto marittimo e ai porti, ma in futuro dobbiamo trovare una soluzione basata sulla pratica. Il secondo punto su cui mi vorrei soffermare è la necessità di includere quanti più elementi possibile nella sezione dedicata al trasporto effettuato con autobus. Se permettiamo troppe eccezioni, diamo agli operatori la possibilità di aggirare le regole. Non possiamo permettere che coloro che già devono battersi per veder riconosciute le loro particolari esigenze vengano ulteriormente svantaggiati per il protrarsi di tali difficoltà. Abbiamo il dovere di occuparci del loro diritto alla mobilità e di dargli attuazione.

**Erik Meijer**, a nome del gruppo GUE/NGL. – (NL) Signor Presidente, durante questa tornata sono emersi due quesiti relativi al trasporto collettivo di passeggeri.

Il primo è: cosa dovrebbe fare il governo e cosa dovremmo affidare al mercato per il tramite degli appalti? Alla fine abbiamo optato per la libertà di scelta con riferimento al trasporto urbano e regionale, su mia proposta. Le nuove regole per il trasporto di persone con autobus non dovrebbero precludere alle autorità di livello inferiore la possibilità di organizzare esse stesse il trasporto pubblico.

Per quanto riguarda i diritti dei passeggeri ci si è sempre trovati a scegliere tra due alternative. Nel primo caso l'attenzione è rivolta al livello massimo di informazione in merito continuazione del viaggio in altri Stati membri, la disponibilità di biglietti transfrontalieri e buoni collegamenti sulle lunghe distanze, in modo da evitare spiacevoli sorprese durante il viaggio.

Nel secondo caso invece l'attenzione è posta sul rimborso pagato retroattivamente per ritardi o cancellazione dei servizi. Io ho sempre sostenuto la prima alternativa, ma la maggioranza in Parlamento opta per la seconda, specialmente dal momento che è la scelta adottata per il trasporto aereo.

Dedicare maggiore attenzione alle esigenze dei disabili è un motivo importante per sostenere le proposte, anche se non soddisfano tutte le richieste.

**Rodi Kratsa-Tsagaropoulou (PPE-DE).** - (EL) Signor Presidente, signor Commissario, onorevoli deputati, vorrei iniziare congratulandomi con i relatori per la loro presentazione concreta e per il lavoro estremamente coeso a fronte di una pletora di emendamenti presentati nella commissione trasporti e turismo.

Negli ultimi anni l'Unione europea, con il contributo decisivo del Parlamento europeo, ha tentato di rafforzare i diritti dei passeggeri in tutti i settori dei trasporti. Come ben ricorderete, le nostre istituzioni hanno approvato di recente alcune norme sui diritti dei passeggeri nel trasporto aereo e ferroviario. Oggi stiamo compiendo un passo importante verso il rafforzamento di diritti equi per i passeggeri su tutti i mezzi di trasporto senza alcuna esclusione o eccezione, come dichiarato dal commissario.

Vorrei ricordarvi che, dopo una difficile conciliazione con il Consiglio, abbiamo recentemente adottato un terzo pacchetto su sette proposte legislative sulla sicurezza in mare, incluso il risarcimento per i passeggeri in caso di incidenti.

Vorrei sottolineare, in riferimento alla relazione Teychenné, come essa proponga un quadro di riferimento coeso per la tutela dei consumatori/passeggeri, che rispetta anche le piccole aziende del settore dei trasporti e le loro attività e la competitività nel caso di incidenti dovuti a casi di forza maggiore o nel caso in cui il trasporto marittimo sia influenzato dalle cattive condizioni atmosferiche.

E' altresì significativo che siano stati inclusi settori importanti, come i diritti delle persone con disabilità e a mobilità ridotta allo scopo di salvaguardare il principio della non-discriminazione che guida tutte le nostre politiche. Analogamente, stabilisce chiaramente gli obblighi per i vettori nel caso in cui i servizi subiscano ritardi o cancellazioni, i limiti temporali per i ritardi e l'ammontare del risarcimento.

Al termine di questa legislatura e prima delle elezioni europee, il lavoro sui diritti dei passeggeri è una delle nostre conquiste più importanti a vantaggio dei cittadini europei.

**Brian Simpson (PSE).** - (EN) Signor Presidente, vorrei ringraziare entrambi i relatori per il lavoro svolto in questo settore così importante e anche il commissario per il suo appoggio. I diritti dei passeggeri sono sempre stati una priorità per il gruppo dei socialisti, e questa proposta, successiva ai diritti dei passeggeri nel trasporto aereo e ferroviario, completa l'insieme.

E' fondamentale ricordare che gli utenti dei servizi di trasporto sono gli attori più importanti – un fatto spesso dimenticato da alcune aziende del settore. Ora, per la prima volta, a quanti viaggiano in autobus e in traghetto viene riconosciuta una serie di diritti basilari che attribuiranno le giuste responsabilità in caso di cancellazioni e ritardi, bagagli smarriti o danneggiati e morte nel caso di incidenti.

Cosa forse ancora più importante, avremo una serie di diritti fondamentali per le persone a mobilità ridotta e con esigenze particolari che porranno fine alle ingiustizie che essi hanno dovuto tollerare nel corso degli anni da parte delle compagnie di trasporto. Gli operatori del settore non potranno più escludere le persone a mobilità ridotta dai propri mezzi; le persone a mobilità ridotta non avranno più meno diritti delle persone non disabili; le persone a mobilità ridotta non verranno più escluse dalla rete dei trasporti pubblici.

Chi ha ottenuto questo risultato? Non un parlamento nazionale o regionale, bensì il Parlamento europeo. E' il Parlamento europeo che ha dato agli utenti massima priorità nel settore dei trasporti. Questo significa che il Parlamento europeo mette i cittadini al primo posto e noi, in quanto socialisti, non possiamo che appoggiare questo approccio.

**Francesco Ferrari (ALDE).** – Signor Presidente, onorevoli colleghi, ringrazio il relatore e il Commissario per l'ottimo lavoro svolto. La relazione chiarisce in modo molto equilibrato i diritti dei passeggeri e di tutti i tipi di trasporto, anche nel trasporto effettuato con autobus, ed affronta determinatamente tutte le questioni attinenti. Un occhio di riguardo è stato rivolto alle persone disabili ed a mobilità ridotta verso le quali, come evidenzia nella relazione il collega Albertini, bisogna essere in grado di predisporre dei servizi che tengono conto delle diverse esigenze di tali persone.

Inoltre, sono stati trattati in maniera chiara tutti i problemi attinenti questo tipo di trasporto: rimborsi, indennizzi, informazione ai passeggeri, responsabilità per i rischi e reclami. Da parte mia e dal gruppo ALDE c'è stata la piena disponibilità a collaborare con il relatore per ottenere un testo che potesse essere il più chiaro possibile e tenere in conto da una parte gli interessi dei passeggeri, dall'altra le esigenze delle società che

gestiscono e offrono questi servizi, che necessitano di tempi tecnici per uniformarsi al regolamento. Mi auguro pertanto che ci sia un voto favorevole al testo domani.

**Reinhard Rack (PPE-DE).** – (DE) Signor Presidente, le aziende fornitrici di servizi devono essere in primo luogo a disposizione degli utenti di tali servizi e non delle aziende stesse. In considerazione di questo principio, è importante delineare regole appropriate per gli utenti di tutti i mezzi di trasporto e garantire che i servizi di cui fanno uso abbiano un livello qualitativo adeguato. In questo contesto – e mi limito a riprendere un tema già menzionato più volte – è molto importante prendere in considerazione soprattutto i diritti delle persone a mobilità ridotta. Dal mio punto di vista a questo proposito c'è un tema che è ormai in movimento quasi perpetuo. Vorrei ricordarvi che le persone disabili non sono le uniche a incontrare difficoltà. I genitori, gli adulti con bambini piccoli, necessitano anch'essi di nuove regole su tutti i mezzi di trasporto. Spero che anche questo tema trovi un'adeguata visibilità.

In secondo luogo vorrei sottolineare come anche le migliori regole e misure di salvaguardia non sono utili se le informazioni a tal proposito vengono nascoste nell'angolo più remoto delle aziende coinvolte. Il luogo deputato per il materiale informativo sui diritti dei passeggeri è all'interno delle biglietterie stesse o a bordo degli autobus, degli aerei e dei vari mezzi di trasporto.

Da ultimo vorrei ricordare che abbiamo cominciato a delineare regole sui diritti dei passeggeri nel settore del trasporto aereo nell'interesse dei passeggeri stessi ma siamo stati troppo indulgenti. Quello che si permettono le compagnie aeree, specialmente in materia di ritardi, ossia annunciare che l'ultimo aereo non è arrivato in orario e che quindi anche quello seguente subirà un ritardo, non è più accettabile. Avremmo dovuto risolvere la questione all'epoca con rimborsi elevati, e avremmo ottenuto un risultato simile a quello conseguito per l'imbarco negato. Ora, sfortunatamente, questo risultato non è stato raggiunto. Non si può parlare di forza maggiore se un volo viene cancellato perché l'aereo è per metà vuoto. La prossima Commissione avrà molto da fare a questo proposito. Signor vicepresidente, se nella prossima Commissione lei ricoprirà nuovamente questo incarico, la esorto a promuovere una revisione dei diritti dei passeggeri del trasporto aereo, che ritengo urgente.

**Emanuel Jardim Fernandes (PSE).** – (PT) Signor Presidente, Commissario Tajani, innanzi tutto desidero congratularmi con l'onorevole Teychenné per la qualità della sua relazione. Relativamente al pacchetto marittimo che verrà firmato domani, in un'area in cui sono stato relatore per il gruppo socialista al Parlamento europeo sugli obblighi degli Stati di bandiera e sulle responsabilità dei vettori passeggeri, ho dichiarato che all'interno dell'Unione europea i cittadini devono occupare il primo posto. In questa Unione, è altresì importante che al primo posto stiano anche i passeggeri.

La relazione Teychenné merita il mio pieno sostegno perché rafforza il quadro normativo non solo per i passeggeri di autobus ma anche per i passeggeri in un settore che ho particolarmente a cuore, ossia il trasporto via mare e per vie navigabili interne. Nello specifico si prevede un rimborso del 25 per cento del prezzo del biglietto nel caso di ritardi compresi tra una e due ore, del 50 per cento nel caso di ritardi pari o superiori alle due ore e del 100 per cento se il vettore non offre un trasporto alternativo o alcun tipo di informazioni.

Vorrei sottolineare che tale rimborso va pagato, nel caso di cancellazioni o ritardi notevoli, entro un mese dalla richiesta da parte del passeggero. Nel caso del trasporto con autobus, questa relazione riconosce la necessità di misure aggiuntive per le persone disabili e a mobilità ridotta. Per tutti i passeggeri, il diritto ad un risarcimento nel caso di cancellazioni, overbooking e ritardi gravi di almeno due ore sarà presto una realtà.

Signor Presidente, ho presentato un emendamento sulla necessità di applicare questo quadro normativo anche nelle regioni ultraperiferiche. Sono certo che leggi di tale valore non possano essere messe in discussione da nessuno, e questo vale anche per le regioni periferiche, come ad esempio le Azzorre, Madera, le Canarie e i dipartimenti francesi d'oltremare.

**Marian-Jean Marinescu (PPE-DE).** – (RO) Il trasporto marittimo è regolato da una serie di convenzioni internazionali a cui attenersi rigorosamente. Tuttavia è estremamente importante stabilire un insieme di regole minime a livello comunitario in queste aree sensibili, soprattutto per quanto riguarda il controllo sull'attuazione delle leggi. Per questo motivo l'introduzione di un meccanismo indipendente per il trattamento dei reclami e la creazione di un'autorità di controllo rappresentano un vantaggio evidente per i passeggeri rispetto agli operatori del settore dei trasporti.

Ritengo necessario trovare un equilibrio tra i diritti dei passeggeri e gli obblighi dei vettori perché nessuno di questi due gruppi dovrebbe rallentare lo sviluppo a lungo termine del settore del trasporto via mare e per

vie navigabili interne. Dobbiamo anche tenere in considerazione le condizioni tipiche in cui questo tipo di trasporto si svolge nelle diverse regioni marittime in Europa dal momento che esistono caratteristiche specifiche che potrebbero compromettere la possibilità di stabilire regole comuni.

Nel contesto più ampio della sicurezza del trasporto marittimo, vorrei fare riferimento ad alcuni atti di pirateria avvenuti di recente nel golfo di Aden. Il riproporsi di questi atti è preoccupante, specialmente considerando che nelle scorse settimane alcuni cittadini europei, compresi cinque rumeni, ne sono stati vittima.

Vorrei approfittare di questa opportunità per esortare la Commissione e il Consiglio a impegnarsi al massimo affinché l'Unione europea rafforzi la cooperazione con gli altri stati nel Corno d'Africa in modo da prevenire atti di pirateria e rendere il transito in queste regioni più sicuro.

**Marie Panayotopoulos-Cassiotou (PPE-DE).** - (EL) Signor Presidente, signor Vicepresidente della Commissione, oggi ci troviamo nella felice condizione di poter affermare che, con la decisione del Parlamento europeo, i diritti dei passeggeri vengono protetti anche in settori che non erano stati inclusi fino ad oggi.

Siamo fieri che negli aeroporti e nelle stazioni ferroviarie ci siano opuscoli che illustrano le decisioni approvate dall'Unione europea al fine di tutelare i diritti dei passeggeri. Se lo stesso accadrà anche negli altri due settori, i cittadini europei comprenderanno che l'Unione europea è realmente utile per garantire loro migliori condizioni di vita e per proteggerli nei loro viaggi.

Tuttavia dobbiamo ricordare che la tutela raggiunta tramite le leggi non è la stessa percepita dai cittadini, come abbiamo potuto constatare ad oggi dalla loro attuazione nei due settori del trasporto aereo e ferroviario. Quanti tra noi usano questi mezzi di trasporto, noi deputati ed io personalmente, che attraversiamo tre diversi confini, possiamo dichiarare che non vengono applicate in modo efficace. Questo è il motivo per cui la Commissione ha giustamente parlato di un primo passo che necessita di ulteriori miglioramenti, soprattutto per quanto riguarda l'efficacia del contributo dei principali vettori e della loro responsabilità nel tutelare i diritti dei passeggeri.

Non dobbiamo condannare le piccole imprese quando si trovano ad affrontare problemi nella fornitura di servizi di trasporto; mi riferisco al cabotaggio, argomento sul quale ho già rivolto domande al commissario in altre occasioni. Se non decidono di adottare tale principio, come possono fornire questo servizio se devono anche garantire i diritti dei passeggeri? Dobbiamo dunque fornire ai cittadini le strutture necessarie affinché possano godere del principale diritto al trasporto e in seguito offrire loro l'ulteriore vantaggio del risarcimento in caso di ritardi. Dunque prima il servizio e dopo il rimborso nel caso di servizi soggetti a ritardi.

Sono certa che l'Europa si stia dirigendo verso un futuro migliore. Questo è tutto.

**Christian Rovsing (PPE-DE).** - (DA) Signor Presidente, se dovessimo analizzare come i cittadini guardano alla disabilità, scopriremmo che oggi, quando si parla di vacanze, le persone disabili preferiscono andare negli Stati Uniti, dove le leggi e le regole sono decisamente superiori e dove ricevono un trattamento indubbiamente migliore. L'Europa non è la meta preferita neppure tra i nostri stessi cittadini. I nostri stessi concittadini europei, se disabili, non vogliono trascorrere le vacanze in Europa e si recano piuttosto negli Stati Uniti. Credo che questo sia un segnale chiaro di quanto la relazione a cui stiamo lavorando sia importante, per una serie di motivi, compreso il turismo.

**Pavel Svoboda, presidente in carica del Consiglio.** - (CS) Signor Presidente, signor Commissario, onorevoli deputati, alla luce dello svolgimento della discussione sin qui svoltasi non avrò bisogno dei cinque minuti a mia disposizione, il che, sono certo, è una buona notizia. Noto con piacere che i nostri interessi coincidono per quanto riguarda la tutela dei diritti dei passeggeri ed il futuro di questo settore. Saremo lieti di collaborare con il Parlamento europeo, in modo da raggiungere una risoluzione conclusiva che dimostrerà una volta in più ai cittadini i vantaggi apportati dall'Unione europea nell'ambito dei diritti dei passeggeri.

**Antonio Tajani, Vicepresidente della Commissione.** - Signor Presidente, signor Presidente del Consiglio, onorevoli parlamentari, io credo che i cittadini che stanno seguendo questo dibattito sui diritti dei passeggeri e sulle nuove norme che noi vogliamo approvare per rinforzare un sistema di libertà che caratterizza la nostra Unione europea, oggi si rendano conto che la Commissione, il Consiglio e il Parlamento, con i servizi che li assistono, non sono castelli chiusi dove ci si preoccupa di questioni che non toccano cittadini o che invadono negativamente la vita dei cittadini, ma sono istituzioni che hanno a cuore l'interesse dei cittadini, la tutela dei loro diritti e sottolineo la difesa della loro libertà fondamentale: non si è liberi se non ci si può spostare liberamente da una parte all'altra della nostra Unione!

Ecco perché, quando chiesi la vostra fiducia in occasione dell'audizione, poi del voto che ottenni da questo Parlamento, sottolineai che per me e per il periodo di lavoro che avrei svolto come Commissario incaricato dei trasporti una delle priorità era la tutela dei diritti dei passeggeri. Credo, che quest'oggi insieme abbiamo dato un segnale positivo, abbiamo dimostrato con i fatti che si possono compiere passi in avanti e che le istituzioni europee sono vicine ai cittadini, stanno dalla parte dei cittadini.

Come è emerso anche nel corso del dibattito, non ci sono state differenze nella sostanza tra parlamentari dei diversi gruppi politici, tutti quanti hanno sottolineato in sintonia con la Commissione ma anche in sintonia con il Consiglio, che c'è questa volontà di costruire veramente, come ha detto la vicepresidente Kratsa, l'Europa dei cittadini.

Ecco perché annetto grande importanza a un passo fondamentale che oggi stiamo compiendo e che si compierà con il voto di domani; certo, argomenti così complicati, sistemi di trasporti così articolati, differenti nella loro regolamentazione da paese a paese, necessitano di un lavoro approfondito e necessitano anche di momenti di compromesso. Ogni norma che viene approvata è frutto di un compromesso, è frutto della tutela di diversi interessi.

Io ritengo che anche questa volta però debba prevalere l'interesse generale che è quello della tutela della libertà dei cittadini e della libertà dei passeggeri in tutti i sistemi di trasporto esistenti, perché sarebbe un'incongruenza, tutelare soltanto coloro che viaggiano in aereo, coloro che viaggiano in treno, e non tutelare coloro che viaggiano in nave o che viaggiano su autobus. Nonostante, ripeto, nonostante le divergenze che ci possono essere e ci sono divergenze tra la Commissione e il Consiglio e anche con alcuni parlamentari per quanto riguarda la regolamentazione del trasporto su nave, c'è chi preferisce avere regolamentazioni diverse per il trasporto fluviale e per il trasporto marittimo.

La Commissione ha ribadito qual è la sua idea, credo che sia giusto avere un'unica regolamentazione, ma poco importa, io credo che oggi noi dobbiamo cogliere l'elemento positivo, la volontà politica oggi emerge forte di Parlamento, Commissione e Consiglio di garantire i diritti dei cittadini passeggeri e in modo particolare quelli a mobilità ridotta. Non è soltanto, io ho ascoltato con piacere, una questione di diritti, di libertà soprattutto per i portatori di handicap, dare la possibilità a milioni di passeggeri a mobilità ridotta di potersi spostare all'interno dell'Unione europea, significa anche permettere a questi cittadini di dare un contributo alla crescita economica dell'Unione europea, perché milioni di persone che si spostano portano benessere, sviluppano le aziende di trasporto, creano opportunità di turismo ovunque.

Ecco perché io sono soddisfatto e voglio ringraziare i due relatori, come voglio ringraziare il Consiglio e, naturalmente ancora una volta, come faccio sempre, i servizi della Commissione che hanno permesso a me di poter presentare delle proposte al Parlamento e al Consiglio.

Dicevo ringrazio con particolare soddisfazione perché credo che oggi le istituzioni europee, nel loro insieme, danno un segnale di attenzione forte a mezzo miliardo di cittadini europei, che guardano a volte con sfiducia le istituzioni ma credo che oggi coloro che hanno seguito questo dibattito debbano ricredersi e dare fiducia alle istituzioni europee che vogliono sempre più essere vicini ai cittadini.

#### **PRESIDENZA DELL'ON. DOS SANTOS**

*Vicepresidente*

**Michel Teychenné, relatore.** – (FR) Signor Presidente, innanzi tutto vorrei fare riferimento agli emendamenti presentati dall'onorevole Jarzembowski, che ci ha appena esortato ad essere ragionevoli; io credo che l'aspetto importante di questo testo sia proprio la sua ragionevolezza.

E' forse ragionevole voler revocare l'obbligo dei vettori di formare il personale che entra in contatto con persone a mobilità ridotta?

E' forse ragionevole abolire il rimborso per l'equipaggiamento perso, soprattutto sedie a rotelle per persone a mobilità ridotta?

E' forse ragionevole – e l'onorevole Rack, che era qui fino ad un attimo fa, lo ha sottolineato e lo ringrazio per il suo intervento – evitare di rimborsare i passeggeri, pratica esercitata ovunque e soprattutto negli Stati Uniti, in particolare quando le partenze vengono cancellate e non vengono fornite informazioni o modalità di trasporto alternative?

Tutti questi aspetti che ritrovo negli emendamenti non mi sembrano ragionevoli e desideravo manifestare il mio dissenso.

Per il resto ritengo che ci sia consenso come è emerso chiaramente dalla discussione. Vorrei ringraziare la Commissione, il Consiglio e tutti i colleghi che hanno lavorato a questi temi con uno spirito eccellente, comprendendo che si trattava di una questione estremamente importante per i cittadini europei.

Ritengo dunque che domani – e mi rivolgo al gruppo del Partito popolare europeo (Democratici-cristiani) e dei Democratici europei: i vostri emendamenti non sono ragionevoli – dobbiamo votare in favore di questo testo, e dobbiamo lanciare un segnale forte in un momento in cui gli europei a volte dubitano dell'Europa. Come sottolineato dal commissario Tajani, dobbiamo mandare un messaggio forte a questi 500 milioni di cittadini ricordando che le loro esigenze in quanto europei vengono prese in considerazione. Questo è quanto desideravo dire.

**Gabriele Albertini, relatore.** – Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi sento di dire che dopo aver ascoltato con attenzione il dibattito, e aver ascoltato il ministro Swoboda e il Commissario Tajani, ma anche i colleghi, mi sento ulteriormente autorizzato ad allargare i miei ringraziamenti per il contributo e i preziosi consigli che ho ricevuto anche in questa sede.

Non ho il tempo di entrare analiticamente a commentare le singole proposte e le sfaccettature di un dibattito così ampio, ma dovendo sintetizzare nei pochi secondi che mi restano per il tempo che mi è stato assegnato, userei due aggettivi per sintetizzare, rendere a unità le vostre proposte e le vostre riflessioni. Avete considerato, nei limiti in cui questo può essere e in un regolamento così complesso, ragionevole il lavoro che è stato fatto.

Ha tenuto conto questo regolamento dello scopo di allargare i diritti dei passeggeri, di estendere a tutte le modalità di trasporto le stesse condizioni di tutela, e anche però della specificità di una serie di vettori che hanno ridotte dimensioni e quindi la difficoltà ad adattarsi a obblighi più elevati in un momento di crisi economica. Questo è l'aspetto della ragionevolezza.

Poi c'è un aspetto di perfeibilità, di migliorabilità, che è stato accennato dai colleghi che pur considerandosi vicini al contesto in cui ci siamo adeguati, vogliono che ulteriormente si allarghi l'ambito dei diritti, quindi al trasporto urbano e per quanto riguarda la tutela dei passeggeri a mobilità ridotta, estenderli. Ebbene, questo nostro processo di avvicinamento alla perfezione, la perfezione delle cose umane non è finito, questo regolamento che è ragionevole ed è, credo, ben fatto, è perfezionabile.

La possibilità che gli Stati membri allarghino, completino anche al trasporto urbano non è negata dal relatore, è obbligata per il trasporto regionale, con delle caratteristiche di ampiezza che sono state già elencate e che spesso l'avvicinano a quello delle tratte transnazionali o nazionali; e lo stesso naturalmente vale per le tecnologie impiegate e per gli ambiti di applicazione dei disabili.

Quindi, come ultima osservazione, ancora un ringraziamento a tutti e l'auspicio che questo lavoro che parte oggi non sia finito e possa arrivare a ancora migliori obiettivi.

**Presidente.** – La discussione congiunta è chiusa.

La votazione si svolgerà domani.

#### **Dichiarazioni scritte (articolo 142 del regolamento)**

**Daniel Stroj (GUE/NGL), per iscritto.** – (CS) In riferimento alla relazione sui diritti dei passeggeri in viaggio vorrei sottolineare un elemento che non è relativo alla tutela degli interessi dei consumatori ma è legato piuttosto ad una violazione del principio della libera circolazione delle persone all'interno dell'area Schengen. Riguarda nello specifico la circolazione delle persone attraverso il confine tra la Repubblica ceca e la Germania. I cittadini cechi si lamentano sempre più frequentemente – sia direttamente con me che con i rappresentanti delle autorità regionali e locali nella regione al confine ceco-tedesco – di subire vessazioni da parte della polizia tedesca quando attraversano il confine, sia in gruppo che su mezzi privati. I cittadini dichiarano di venire inspiegabilmente fermati, perquisiti e addirittura interrogati da poliziotti in borghese sulla natura e lo scopo della propria visita in Germania. Il comportamento della polizia tedesca è vessatorio ed è in netta contrapposizione con il principio della libera circolazione delle persone all'interno dell'Unione europea. Vorrei sottolineare che questi episodi stanno diventando sempre più frequenti ed esorto le autorità comunitarie a trovare una soluzione per questa situazione inaccettabile.

(La seduta, sospesa alle 18.15 in attesa del Tempo delle interrogazioni, riprende alle 18.30)



**PRESIDENZA DELL'ON. DOS SANTOS***Vicepresidente***14. Tempo delle interrogazioni (interrogazioni alla Commissione)**

**Presidente.** – L'ordine del giorno reca il Tempo delle interrogazioni (B6-0227/2009).

Saranno prese in esame le interrogazioni rivolte alla Commissione.

*Prima parte*

**Presidente.** – Annuncio l'interrogazione n. 28 dell'onorevole **Ludford** (H-0142/09)

Oggetto: commercio elettronico

Quali ulteriori misure sta adottando la Commissione per assicurare l'abolizione totale delle barriere imposte ai consumatori in base al loro paese di residenza o alla registrazione della carta per il pagamento, che impediscono loro di accedere ai prezzi più competitivi e alla scelta di beni e servizi migliori, in particolare quelli venduti online in tutta l'UE, come download di musica, biglietti ferroviari e aerei, DVD, giochi per computer, ecc.?

**Charlie McCreevy**, *membro della Commissione.* – (EN) La Commissione è perfettamente consapevole delle difficoltà riscontrate dai consumatori a cui viene negato l'accesso ai siti web o che vengono discriminati su base geografica quando tentano di fare acquisti online. Vi garantisco che la lotta alla segmentazione geografica del mercato, sia questa il risultato di misure statali o del comportamento di privati, è una priorità assoluta nelle nostre politiche per il mercato interno. Pratiche come quelle esposte dall'onorevole Ludford nella sua interrogazione privano i cittadini europei dei diritti e delle opportunità offerte dal mercato unico e sono in netta contrapposizione con la libertà di ricevere servizi transfrontalieri, che è una controparte fondamentale della libertà, sancita dal trattato CE, di fornire servizi. La direttiva sui servizi rappresenta oggi uno strumento potente per ridurre drasticamente i problemi riscontrati dai consumatori vittime di discriminazione nel caso di acquisti di beni e servizi transfrontalieri, inclusi gli acquisti su Internet.

Per la prima volta nella legislazione per il mercato interno, la direttiva sui servizi prevede esplicitamente che gli Stati membri pongano fine alle pratiche discriminatorie condotte dalle imprese sulla base della nazionalità o del luogo di residenza dei consumatori. Come sapete, la direttiva sui servizi dovrà essere attuata entro la fine di dicembre e, una volta che la clausola di non discriminazione sancita nell'articolo 20 sarà recepita nelle legislazioni nazionali, le pratiche come quelle menzionate nell'interrogazione dall'onorevole deputato saranno illecite. L'unica eccezione a tale regola sarà rappresentata da quei casi in cui l'impresa sarà in grado di dimostrare che il trattamento diverso riservato a diverse categorie di consumatori è giustificabile da motivi oggettivi e dunque non costituisce discriminazione. La Commissione sta attualmente collaborando con gli Stati membri per garantire che l'articolo 20 della direttiva sui servizi entri in vigore in tempo e venga applicato efficacemente dalle autorità nazionali e dai tribunali.

Oltretutto la Commissione ha pubblicato il 5 marzo una relazione sugli aspetti transfrontalieri del commercio elettronico. Questo documento di lavoro sul commercio elettronico transfrontaliero è un'iniziativa della mia collega, il commissario Kuneva. La relazione dimostra che nel complesso il commercio elettronico si sta sviluppando abbastanza bene nell'Unione europea, mentre il commercio elettronico transfrontaliero rimane indietro. Esiste un grande potenziale per il commercio transfrontaliero online che tuttavia non riesce a concretizzarsi alla luce degli ostacoli pratici e normativi che coinvolgono sia i consumatori che le aziende. Ciò comporta un mercato interno elettronico frammentato. Questo problema è stato identificato e affrontato grazie alle attività di monitoraggio del mercato lanciate dalla Commissione per esaminare il numero di passaggi delle catene di fornitura per determinati mercati al dettaglio. Questo lavoro dovrebbe permettere alla Commissione di approfondire l'analisi del mercato al dettaglio al fine di identificare le pratiche che causano distorsioni nelle relazioni tra fornitori e dettaglianti e valutare la necessità di ulteriori riforme dei regolamenti nazionali e comunitari in materia. Il monitoraggio copre cinque settori specifici, inclusi i beni ricreativi come la musica ed i libri venduti online e non solo, e porterà ad una comunicazione della Commissione prevista per l'autunno 2009. Un'attuazione efficace e risolutiva dell'articolo 20 della direttiva sui servizi e l'analisi degli problemi esistenti nel contesto del monitoraggio del mercato dovrebbero fornire una risposta esaustiva ai problemi e alle barriere presenti nel contesto del commercio elettronico e che danneggiano i destinatari dei servizi in generale e i consumatori in particolare.

**Sarah Ludford (ALDE).** - (EN) Questo è un tema importante per l'Europa dei cittadini, specialmente durante una recessione. Tutti vogliono poter godere delle migliori offerte e ne hanno diritto, indipendentemente dal fatto che vivano a Lisbona o a Londra. Non è forse una vergogna, a 50 anni dalla creazione del mercato comune, che sia ancora possibile, come riferito dalla rivista *Which?* dell'associazione britannica per i consumatori, che sul sito web della Renfe, la società spagnola per il trasporto ferroviario, si paghi il 60 per cento in più utilizzando la versione in lingua inglese rispetto a quella in lingua spagnola? Sicuramente ciò non dipende solo da differenze normative. La Commissione interverrà duramente anche nei casi di sfruttamento puro?

**Charlie McCreevy, membro della Commissione.** - (EN) Sono d'accordo con la baronessa Ludford sul fatto che, a 50 anni dall'istituzione della Comunità europea e alla luce dei principi su cui essa si fonda, possa ancora esistere una siffatta discriminazione. Ma la ragione principale per cui è stata proposta la direttiva sui servizi è la consapevolezza di non avere ottenuto nell'area dei servizi lo stesso successo raggiunto nell'area delle merci. Per questo motivo, posto che la direttiva sui servizi deve essere applicata entro la fine di quest'anno, l'articolo 20 specifica che qualunque trattamento diverso, come quello evidenziato dalla baronessa Ludford, deve essere giustificato direttamente con motivi oggettivi.

Senza entrare nei dettagli del caso specifico appena presentato, dal momento che si tratta di una questione relativa ai trasporti e quindi più adatta al commissario Tajani, l'unico motivo oggettivo che potrebbe giustificare tale discriminazione sarebbe la presenza evidente di costi aggiuntivi. Questo sarebbe un modo oggettivo di analizzare la questione. Ad esempio, la spedizione da Strasburgo a Dublino di un prodotto ordinato on line implica chiaramente costi di spedizione ed imballaggio aggiuntivi ecc. Questo potrebbe essere un motivo oggettivo a sostegno di una determinata differenza di prezzi. Ma non può essere esercitata alcuna discriminazione su altre basi. Ci si augura dunque che, con l'attuazione della direttiva sui servizi, verranno registrati meno episodi di questo tipo.

Voglio ricordare che attualmente, il settore dei trasporti è escluso dalla direttiva sui servizi. Il commissario Tajani e i suoi collaboratori stanno però valutando alcune iniziative specifiche in questo ambito.

**Presidente.** - Annuncio l'interrogazione n. 29 dell'on. **Moraes** (H-0149/09)

Oggetto: Piano d'azione europeo per il morbo di Alzheimer

Nel mese di febbraio il Regno Unito ha lanciato la sua *National Dementia Strategy* che prevede investimenti in un network delle "cliniche della memoria", incrementerà il sostegno ai pazienti affetti da questa patologia e promuoverà grandi campagne di sensibilizzazione rivolte all'opinione pubblica. Inoltre, il 5 febbraio a Strasburgo, il Parlamento ha approvato la dichiarazione scritta 0080/2008 - P6\_TA(2009)0081 per incoraggiare il riconoscimento dell'Alzheimer come una priorità in fatto di salute pubblica europea.

Quali iniziative intende intraprendere la Commissione in questo settore in termini di ricerca, di prevenzione e di campagne di sensibilizzazione rivolte all'opinione pubblica?

Intende la Commissione mettere a punto una strategia europea per il morbo di Alzheimer, simile a quella del Regno Unito, in particolare tenendo conto delle raccomandazioni formulate nel progetto *European Collaboration on Dementia*, che sono già state presentate alla Commissione?

**Androulla Vassiliou, membro della Commissione.** - (EN) Il morbo di Alzheimer è stato identificato come una priorità all'interno del programma legislativo e di lavoro della Commissione per il 2009 a seguito delle conclusioni del Consiglio sull'Alzheimer adottate sotto la presidenza francese e la Commissione sta elaborando una comunicazione sul morbo di Alzheimer e altre demenze, la cui adozione è prevista entro la fine di quest'anno.

Oltretutto, al fine di stimolare una ricerca coordinata ed efficiente in questo campo, si prevede che la comunicazione venga adottata insieme ad una proposta di raccomandazione del Consiglio su una programmazione congiunta per la ricerca sulle malattie neurodegenerative, compreso il morbo di Alzheimer. Si tratta di un ulteriore passo in avanti dopo la comunicazione sulla programmazione congiunta nella ricerca adottata il 15 luglio 2008.

Nell'ambito del morbo di Alzheimer sono necessari dati accurati che possono essere raccolti solo a livello dell'Unione europea in modo da permettere la pianificazione e l'adeguamento dei servizi sanitari a livello statale. Fino ad ora il progetto *European Collaboration on Dementia* ha fornito dati qualitativi e quantitativi accurati e un'analisi dell'impatto del morbo di Alzheimer all'interno dell'Unione europea che è stata pubblicata

da *Alzheimer Europe* nel *Dementia in Europe Yearbook*. Tuttavia il progetto è stato ultimato alla fine del 2008 e ora è necessario valutare le alternative per portare avanti il lavoro già svolto.

Il metodo di coordinamento aperto (MCA) in ambito sociale fornisce un quadro di riferimento per gli Stati membri volto a riformare i loro sistemi di protezione sociale grazie a scambi di politiche e all'apprendimento reciproco. Nell'ambito del MCA, gli Stati membri identificano sfide comuni e stabiliscono obiettivi condivisi per l'accesso universale, la qualità e la sostenibilità nei sistemi sanitari e nell'assistenza a lungo termine.

Gli Stati membri indicano all'interno di relazioni strategiche nazionali le modalità con cui intendono sviluppare le proprie politiche al fine di raggiungere gli obiettivi condivisi. L'Unione europea sostiene le azioni degli Stati membri volte ad affrontare le sfide comuni e perseguire gli obiettivi condivisi grazie al MCA, promuovendo il dialogo sulle esperienze fatte e lo scambio di buone pratiche relative all'assistenza sanitaria ed all'assistenza a lungo termine.

Sostiene altresì lo sviluppo di buone pratiche innovative tramite i programmi di finanziamento. Lo scambio può avere luogo tramite revisioni *inter pares* con un numero limitato di partecipanti che si concentrano su un tema specifico o nell'ambito di conferenze con discussioni più ampie.

In seguito alle indicazioni delle relazioni strategiche nazionali del 2008 e alla sintesi nella relazione congiunta del 2009, il prossimo mese in Francia si terrà una revisione *inter pares* sul "morbo di Alzheimer ed altre patologie correlate su come gestire situazioni critiche o l'assistenza a casa del paziente. Seguirà a settembre una conferenza sotto la presidenza svedese dal titolo "*Healthy and dignified ageing*", che includerà un workshop sul coordinamento dell'assistenza per le persone affette dal morbo di Alzheimer ed altre forme di demenza.

I servizi della Commissione stanno altresì considerando la possibilità di un'ulteriore conferenza per la metà del 2010, il cui contenuto specifico dipenderà dai risultati degli eventi previsti per il 2009 e da altre fonti. Oltretutto il piano d'azione della Commissione a favore delle persone disabili per il periodo 2003-2010 contiene azioni che sono rilevanti anche per le persone affette da Alzheimer, come la promozione della vita autonoma, forme di sostegno e servizi di assistenza di qualità, accessibilità a beni e servizi e soluzioni assistenziali.

Dal momento che l'invecchiamento della popolazione in Europa implicherà prevedibilmente un aumento del numero di persone anziane affette da forme di disabilità e bisognose di assistenza a lungo termine, questo tema rientra tra le priorità per il seguito dell'attuale piano di azione a favore delle persone disabili.

La Commissione sta anche collaborando con gli Stati membri, nell'ambito del gruppo di alto livello per i disabili, per monitorare l'attuazione della convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, firmata dalla Commissione europea e da tutti gli Stati membri. La convenzione copre un ampio spettro di obiettivi rilevanti per le persone affette dal morbo di Alzheimer incluse l'accessibilità, la vita autonoma, la riabilitazione, la partecipazione e la protezione sociale e viene attuata a livello nazionale e comunitario.

**Claude Moraes (PSE).** - (EN) Signor Commissario, con più di sei milioni di cittadini europei affetti da demenza e altri svariati milioni di europei che si devono occupare di loro o che sono affetti da questa grave patologia, io accolgo con grande favore la decisione della Commissione di rendere questo tema una priorità per la sanità pubblica. La sua è stata una risposta esauriente.

Vorrei però chiedere che, nel discutere il piano d'azione a favore delle persone disabili, lei, in quanto commissario, e la Commissione intera teniate a mente che l'Alzheimer ha un impatto trasversale per quanto riguarda la disabilità, l'invecchiamento e la sanità pubblica e che quindi manteniate una strategia ampia, che non si limiti ad identificare l'Alzheimer ma che includa tutti gli aspetti correlati e chiedo altresì che manteniate le vostre priorità. Si tratta di un'emergenza sanitaria per una popolazione che invecchia. La ringrazio comunque per la risposta esauriente.

**Androulla Vassiliou, membro della Commissione.** - (EN) Constato che l'onorevole deputato è soddisfatto della mia esauriente risposta. Per quanto riguarda il piano d'azione a favore delle persone disabili, si tratta chiaramente di una questione più ampia ma contiene alcuni aspetti che sono legati specificamente al morbo di Alzheimer e che verranno inclusi nella nostra azione in questo settore.

**Presidente.** – Annuncio l'interrogazione n. 30 dell'on. **Kratsa-Tsagaropoulou** (H-0163/09)

Oggetto: Minaccia di recessione nel sud-est dell'Europa e ripercussioni per l'economia europea

Recenti analisi effettuate da istituti finanziari internazionali e agenzie di rating prevedono un importante rallentamento della crescita nel sud-est dell'Europa e sottolineano in particolare il rischio di impossibilità di rimborso dei prestiti da parte di consumatori e imprese. Una tale recessione può avere contraccolpi estremamente gravi sull'economia degli Stati membri dell'Unione europea per via dei consistenti investimenti effettuati da imprese e banche dell'Europa occidentale nel sud-est dell'Europa.

Ritiene la Commissione opportuno elaborare misure di sostegno delle banche nei paesi del sud-est dell'Europa nell'ambito dei piani d'azione nazionali della politica europea di vicinato, d'intesa con tali paesi e eventualmente con la Banca europea per gli investimenti? Come intende essa valorizzare le possibilità offerte dagli strumenti di finanziamento disponibili come quello per l'aiuto preadesione (SPA) e quello europeo di vicinato e di partenariato (ENPI) al fine di rivitalizzare le economie locali e scongiurare rischi di recessione?

**Janez Potočnik**, *membro della Commissione.* – (EN) L'interrogazione fa riferimento alla posizione della Commissione rispetto ad un potenziale sostegno economico e finanziario da parte dell'Unione europea nei confronti dei paesi del dell'Europa sud-orientale colpiti duramente dalla crisi economica globale. Rispondo a nome del collega, il commissario Almunia.

La profonda crisi economica in alcuni dei paesi di questa regione potrebbe effettivamente avere un impatto negativo sulle economie degli Stati membri dell'Unione europea stessa, in particolar modo quelli le cui banche commerciali hanno concesso, spesso tramite le filiali in loco, prestiti consistenti ad aziende e privati nei paesi della regione.

E' necessario innanzi tutto sottolineare come sussistano grandi differenze nelle condizioni economiche e finanziarie di questi paesi. Non è dunque stato possibile da parte della Commissione fornire una risposta globale alla crisi, ma è stata piuttosto presa in considerazione la situazione di ogni singolo paese.

Per quanto concerne gli Stati candidati ed i potenziali Stati candidati del dell'Europa sud-orientale, sono stati previsti per il periodo 2007-2013 numerosi programmi di assistenza tecnologica a sostegno delle riforme strutturali e del potenziamento delle istituzioni per un totale di 9,1 miliardi di euro, nell'ambito dello strumento di preadesione. La Commissione sta altresì finanziando tramite questo stesso strumento un pacchetto di risposta alla crisi del valore di 150 milioni di euro, che mira a distribuire a breve termine un totale di 500 milioni di euro sotto forma di prestiti da parte di istituti finanziari internazionali. Il pacchetto include misure che spaziano dalla disposizione di microcrediti e finanziamento di piccole e medie imprese all'efficienza energetica e all'assistenza tecnica specifica per il monitoraggio e la regolamentazione del settore finanziario.

Al fine di sostenere ulteriormente l'economia reale, la Commissione, la Banca europea per gli investimenti, la Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo ed il consiglio della Banca europea per lo sviluppo hanno sviluppato congiuntamente un'iniziativa infrastrutturale che fornisce assistenza tecnica e cofinanziamento agli investimenti infrastrutturali prioritari nei settori dei trasporti, dell'energia, dell'ambiente e delle politiche sociali. L'iniziativa è stata accelerata e sta avendo inizio la fase di attuazione. Si tratta di un primo passo verso un quadro per gli investimenti nei Balcani occidentali che comprenderà anche investimenti in altri settori socioeconomici, come nel caso delle PMI e dell'efficienza energetica.

Nei paesi dell'Europa orientale che rientrano nella politica europea di vicinato – Ucraina, Bielorussia, Moldova e i tre paesi del Caucaso – gli strumenti dell'Unione europea per affrontare le esigenze del settore finanziario sono più limitati. E tuttavia anche in questo caso l'Unione europea fornisce assistenza tecnica concreta tramite i programmi nazionali e regionali dello strumento europeo di vicinato e partenariato (ENPI) in sostegno dei piani d'azione congiunti nell'ambito della politica europea di vicinato. Al fine di sostenere ulteriormente l'economia reale, è stato istituito il Fondo d'investimento per la politica di vicinato in modo da far convogliare le sovvenzioni provenienti dai programmi dell'ENPI e dagli Stati membri dell'Unione europea e i prestiti concessi dalle istituzioni finanziarie pubbliche europee. Questo strumento ha messo a disposizione 71 milioni di euro sotto forma di prestiti che sono serviti a finanziare grandi progetti infrastrutturali per un valore approssimativo di 2,74 miliardi di euro.

Vorrei ora dedicare alcune parole al sostegno offerto alle banche commerciali della regione da istituzioni finanziarie specializzate. In questo ambito la Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo è la più attiva e sta mobilitando l'intera gamma di strumenti a sua disposizione, inclusi *equity* e debiti a breve termine. La Banca europea per gli investimenti non ha un mandato per la capitalizzazione bancaria diretta in questa regione e le sue attività si limitano al campo dei trasporti, delle telecomunicazioni e delle infrastrutture nei

settori energetico ed ambientale. Il mandato non copre le piccole e medie imprese. Buon parte del sostegno finanziario alle economie della regione è fornito dalle istituzioni di Bretton Woods e in particolar modo dal Fondo monetario internazionale (FMI), che sta mettendo a disposizione grandi quantitativi di denaro in favore di ampi programmi di stabilizzazione. La Commissione ritiene che il ruolo del FMI nel contrastare le conseguenze della crisi sia molto importante.

Infine un certo numero di paesi in fase di preadesione e di paesi confinanti ha richiesto assistenza in ambito macroeconomico da parte dell'Unione europea. La Commissione al momento sta valutando come sostenere al meglio questi paesi che hanno oltretutto concordato un programma di stabilizzazione con il Fondo monetario internazionale.

**Rodi Kratsa-Tsagaropoulou (PPE-DE).** - (EL) Signor Presidente, signor Commissario, la ringrazio per le informazioni che mi ha fornito.

Vorrei chiederle se ritiene che queste sovvenzioni di 71 milioni di euro per i nostri partner nell'Europa orientale siano sufficienti. Io credo che la comunicazione della Commissione sulla crisi e il suo impatto sull'Europa orientale non presti sufficiente attenzione a questo tema. Ed inoltre vorrei chiederle se ritiene che sia necessario rivedere gli obiettivi, gli strumenti e le priorità dell'assistenza di preadesione, dal momento che la Serbia ha già richiesto assistenza per gestire le esigenze più immediate direttamente nel suo bilancio.

**Janez Potočnik, membro della Commissione.** - (EN) Come ho appena detto, quando si parla dell'economia reale e dei paesi dell'Europa orientale, le possibilità finanziarie a nostra disposizione sono realmente limitate. Ecco perché tentiamo di raccogliere quanto più denaro possibile da altre istituzioni finanziarie. Ed è il motivo per cui ho sottolineato come il denaro, che ammonta a 71 milioni di euro, abbia portato al finanziamento di notevoli progetti infrastrutturali per un totale di più di 2,5 miliardi di euro.

La risposta più onesta, a mio avviso, sarebbe quella di riconoscere che tutti in questa regione abbiamo difficoltà reali e di conseguenza è necessario monitorare la situazione, perché siamo tutti interdipendenti e molti paesi europei intrattengono stretti rapporti commerciali con la regione in oggetto.

Per quanto riguarda la possibilità di assistenza macrofinanziaria, ne hanno fatto richiesta molti tra i paesi che hanno il potenziale di diventare Stati membri, sia candidati che candidati *in pectore*. E' vero che anche la Serbia ha fatto richiesta ed è molto probabile che il Montenegro segua il suo esempio. Dei paesi della regione meridionale hanno fatto richiesta praticamente tutti tranne la Russia e l'Azerbaijan. Il potenziale per l'assistenza macroeconomica è, a dire il vero, piuttosto limitato, e la lista dei paesi che richiede questo tipo di sostegno è abbastanza lunga.

Io ritengo che lo strumento principale – ed è questo il motivo per cui la discussione è stato uno dei principali argomenti del vertice del G20 – debba essere gestito con il sostegno del FMI. Siamo nettamente favorevoli a questo tipo di attività e di un ruolo rafforzato o della capitalizzazione del FMI in questa direzione, perché si tratta indubbiamente di un problema globale.

Vorrei anche aggiungere che questo tipo di assistenza macrofinanziaria, laddove venga fornita ad uno di questi Stati, deve essere sottoposta al processo di consultazione con il Parlamento europeo.

*Seconda parte*

**Presidente.** – Annuncio l'interrogazione n. 31 dell'on. **Mitchell** (H-0131/09)

Oggetto: Aiuti di Stato ai paesi terzi europei

In questo periodo di sommovimenti economici, è fondamentale che tutti i paesi europei abbiano condizioni concorrenziali eque e non debbano temere la fuga di posti di lavoro verso paesi terzi come corollario dell'erogazione di aiuti di Stato da parte di questi ultimi alle imprese in difficoltà. Se paesi membri del SEE o dell'EFTA, come la Svizzera, vogliono beneficiare dell'espansione degli scambi commerciali con il gruppo dei paesi UE, dovranno necessariamente dare una contropartita applicando le stesse regole agli aiuti di Stato. Le attuali procedure volte a sanare le violazioni di questo principio sono lente e macchinose e non forniscono alcuna tutela alle persone che stanno perdendo il loro posto di lavoro. Può la Commissione esporre come intende rendere più rigoroso quest'ambito del diritto della concorrenza e assicurare l'adozione di una procedura veloce ed efficace per la gestione delle denunce?

**Neelie Kroes**, *membro della Commissione*. – (EN) Innanzitutto ritengo importante chiarire che nei paesi dell'EFTA che aderiscono al SEE – ossia la Norvegia, l'Islanda ed il Liechtenstein – vige una rigida disciplina in materia di aiuti di Stato basata sul modello dell'Unione europea.

L'articolo 61 dell'accordo SEE si ispira molto all'articolo 87 del trattato CE. L'autorità di vigilanza EFTA (ESA) è responsabile per la sua attuazione. Il protocollo 26 dell'accordo SEE le attribuisce poteri equivalenti a quelli della Commissione europea nel campo degli aiuti di Stato. Questi paesi devono notificare all'ESA qualunque nuovo aiuto di Stato e ottenere la sua approvazione prima di procedere. L'ESA può anche indagare in merito ad aiuti apparentemente incompatibili erogati dagli Stati EFTA.

La Svizzera rappresenta un caso a parte poiché non ha ratificato l'accordo SEE. In questo caso vigono le regole sugli aiuti di Stato sancite nell'accordo del 1972 tra la Comunità economica europea e la Confederazione svizzera, il cui articolo 23 sancisce che gli aiuti di Stato che influiscono sul commercio tra la Comunità e la Svizzera e distorcono o minacciano di distorcere la concorrenza sono incompatibili con l'accordo stesso. Da un punto di vista procedurale, in caso di aiuti incompatibili, la parte lesa può inoltrare il caso alla commissione mista istituita dall'accordo e può ricorrere a misure di salvaguardia laddove l'altra parte non ponga fine alla pratica in questione.

Se da una parte è più difficile porre rimedio ai casi di aiuti incompatibili con la Svizzera, d'altra parte la Commissione continua ad impegnarsi per dare attuazione alle disposizioni dell'accordo di libero scambio del 1972 ogni qual volta si riveli possibile e necessario. Ad esempio, il 13 febbraio 2007, ha preso una decisione in merito all'incompatibilità di tre regimi fiscali cantonali con l'accordo del 1972, e sta attualmente intrattenendo dei negoziati con le autorità svizzere al fine di trovare una soluzione soddisfacente a tale questione.

La Commissione è consapevole che le disposizioni sugli aiuti di Stato contenute negli accordi commerciali esistenti, come quello del 1972 con la Svizzera, devono essere migliorate ed è il motivo per cui, in linea con le conclusioni della comunicazione del 2006 intitolata "Europa globale: competere nel mondo", l'obiettivo della Commissione è quello di cercare di negoziare, nei prossimi accordi di libero mercato, regole più rigide sugli aiuti di Stato e rimedi migliori, quali l'applicazione di un meccanismo di risoluzione delle dispute.

**Gay Mitchell (PPE-DE)**. – (EN) Ringrazio la signora Commissario per l'utile risposta.

Il Commissario sa che mi riferisco a un'azienda, la SR Technics, ubicata all'aeroporto di Dublino che, fino a poco tempo fa dava lavoro a 1 100 persone; ebbene oggi 600 di loro hanno perso il posto di lavoro.

Si tratta di un'azienda che aveva ottime relazioni industriali, eccellenti competenze, il portafoglio ordini pieno ed un futuro promettente. Sussistono seri dubbi sui motivi alla base della delocalizzazione di questa azienda e vi è il sospetto che o il governo svizzero, o uno dei suoi amici arabi, abbia elargito aiuti che hanno portato alla perdita dei posti di lavoro in Irlanda, nell'Unione europea.

La signora Commissario indagherà nella questione utilizzando tutti gli strumenti a sua disposizione? Si tratta di persone molto ragionevoli con un notevole sostegno da parte della comunità e che comprendono le difficoltà che si trovano a dover fronteggiare sia da parte del mondo imprenditoriale che dall'opinione pubblica.

**Neelie Kroes**, *membro della Commissione*. – (EN) Sono lieta che lei mi abbia posto questa domanda. Lei potrà infatti esserci di grande aiuto dal momento che abbiamo bisogno di maggiori informazioni. Allo stato attuale non disponiamo del 100 per cento delle informazioni su questo caso, di cui avremmo invece assoluto bisogno. Ed anche allora non è detto che saremo in grado di ottenere i risultati sperati, ma vale la pena tentare.

Per poter formulare un'opinione sull'esistenza di aiuti di Stato, o a maggior ragione la loro incompatibilità con l'accordo del 1972 con la Svizzera, dovremmo includere non solo i servizi ma anche la produzione o il commercio di beni. La pregherei quindi di fare pressione sui suoi contatti affinché ci diano le informazioni necessarie. Vorrei rivolgermi anche alle persone ed alle aziende coinvolte in Irlanda affinché forniscano ai servizi della Commissione qualunque informazione aggiuntiva in loro possesso, in modo da permetterci di assumere una posizione sulla questione.

Devo aggiungere, ed è corretto e onesto dirlo, che in virtù dell'accordo del 1972 la parte lesa può solo chiedere alla parte che concede l'aiuto di porre fine alla misura e, in una decisione adottata nel 2007, la Commissione è giunta alla conclusione che tali misure rappresentassero un aiuto di Stato incompatibile con l'accordo del 1972 con la Svizzera. In seguito a tale decisione, le autorità svizzere hanno avviato un dialogo con la

Commissione al fine di trovare una soluzione adeguata. L'ultimo incontro tecnico si è tenuto il 13 febbraio 2009.

Le autorità svizzere hanno quindi avanzato proposte costruttive quali l'abolizione dell'esenzione fiscale per le società di gestione. Tuttavia sussiste ancora in larga misura un trattamento preferenziale nei confronti delle holding e delle società miste. E' questo il motivo per cui abbiamo decisamente bisogno di ulteriori discussioni al riguardo.

**Presidente.** – Annuncio l'interrogazione n. 32 dell'on. **Krzysztof Kuźmiuk** (H-0165/09)

Oggetto: Discriminazione nei confronti dei cantieri navali polacchi, dopo il recente accordo della Commissione all'attribuzione di un aiuto pubblico al settore automobilistico

Dopo la concessione di aiuti per svariate decine di miliardi di euro alle loro banche, i governi di molti Stati membri dell'Unione europea hanno ora deciso di sostenere il comparto automobilistico. Regno Unito, Germania, Francia e Italia vogliono apportare a tale settore economico aiuti per decine di miliardi di euro e la Commissione ha, in principio, accettato tale proposta senza restrizioni, mentre non v'è dubbio che tale metodo costituisce una distorsione della concorrenza in tale mercato.

Senza voler rimettere in discussione l'assennatezza di tale aiuto, mi piacerebbe sapere per quali ragioni la Commissione europea ha rimesso in causa l'aiuto pubblico accordato dal governo polacco ai nostri cantieri navali.

La posizione della Commissione aveva portato alla chiusura di due cantieri navali polacchi e al licenziamento di molte decine di migliaia di lavoratori impiegati dai cantieri e dai loro fornitori. In tali condizioni, non riveste tale decisione carattere discriminatorio, se confrontata all'accordo recentemente dato dalla Commissione alla concessione di un aiuto all'industria automobilistica?

**Neelie Kroes, membro della Commissione.** – (EN) La Commissione vorrebbe sottolineare che nel caso dei cantieri navali polacchi sono state applicate esattamente le stesse regole che valgono per qualunque caso di aiuti pubblici per la ristrutturazione e che tratta la Polonia al pari di tutti gli altri Stati membri.

Le difficoltà riscontrate dai cantieri navali risalgono agli anni novanta, per la precisione all'anno 1990, molto prima dunque dell'adesione della Polonia all'Unione europea, ed oltretutto non sono stati causati dall'attuale crisi economica e finanziaria. Nel 2004 la Commissione ha cominciato ad indagare sugli aiuti di ristrutturazione a favore dei cantieri navali polacchi. La loro situazione non può dunque essere paragonata a quella di altre aziende che hanno problemi specifici legati all'attuale crisi finanziaria.

I cantieri navali di Gdynia e Stettino hanno goduto per anni di aiuti di Stato a discapito di altri cantieri navali in Europa. Sfortunatamente, gli aiuti erogati ai cantieri polacchi non sono stati spesi in investimenti e nelle opere di ristrutturazione necessarie. Oltretutto, i cantieri hanno continuato a registrare perdite, non erano in grado di pagare le tasse e contributi per la previdenza sociale ed avevano accumulato debiti consistenti.

Per tali ragioni la Commissione si è vista costretta ad adottare decisioni finali negative per i cantieri navali di Gdynia e Stettino, ordinando il recupero degli aiuti illegali ed incompatibili erogati ai cantieri.

Tuttavia, per limitare le conseguenze sociali ed economiche negative di tali decisioni, la Commissione ha autorizzato la Polonia ad operare il recupero degli aiuti illegali tramite una vendita controllata dei beni del cantiere e la successiva liquidazione delle imprese. Questo approccio dovrebbe massimizzare le possibilità di proseguire sane attività economiche nei siti.

Va sottolineato in particolare che, se il processo di vendita verrà attuato correttamente ed avrà successo, le aziende che acquisiranno i beni del cantiere non dovranno ripagare i sussidi illegali, anche laddove dovessero decidere di portare avanti l'attività cantieristica.

La Commissione vorrebbe anche evidenziare che i fondi strutturali, ed in particolare il Fondo sociale europeo ed il Fondo europeo di sviluppo regionale, potrebbero essere utilizzati per attenuare le conseguenze sociali legate alla perdita dei posti di lavoro. Oltretutto, in particolari circostanze ed a particolari condizioni sarebbe possibile contemplare anche l'utilizzo del Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione.

**Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk (UEN).** – (PL) Signora Commissario, mi rendo conto che il suo compito è quello di controllare il livello di aiuti di Stato erogati alle imprese, ma la società polacca ha l'impressione che, sfortunatamente, ai cantieri navali polacchi vengano riservati trattamenti diversi da quelli rivolti alle imprese nei vecchi Stati membri dell'Unione europea, che qui sia consentito salvare posti di lavoro, ma che nei cantieri

navali polacchi non ci sia altrettanta disponibilità a consentirlo, e questa disuguaglianza ci preoccupa notevolmente. Noi insistiamo su un trattamento uguale delle imprese nei vecchi e nei nuovi Stati membri. Vorrei anche cogliere l'occasione per interrogare la Commissione in merito ai suoi dubbi sul programma di ristrutturazione del cantiere navale di Danzica.

**Neelie Kroes, membro della Commissione.** – (EN) Quanti in Polonia sostengono ciò che ha appena dichiarato l'onorevole deputato si sbagliano nettamente. Non è corretto, e posso dimostrarlo con cifre e fatti. E prima di rispondere al suo riferimento ai cantieri navali tedeschi (lei ha fatto riferimento solo a quelli vecchi), vorrei sottolineare che l'industria cantieristica in altri paesi – non solo in Germania, ma anche per esempio in Danimarca, nel Regno Unito, nei Paesi Bassi o in Spagna, dove gli aiuti non sono stati altrettanto generosi – è stata ridimensionata o addirittura chiusa. Conosciamo un paio di casi in cui i cantieri navali sono stati chiusi. E se parliamo di pari opportunità dobbiamo ricordare anche questo e non parlare solo di aspetti emotivi che, sia ben chiaro, non rimprovero a nessuno. Comprendo bene che si tratta di una situazione molto difficile, ma tuttavia dire che non c'è stato un trattamento equo dà l'impressione sbagliata.

In ogni caso posso garantirle, signor Presidente, che la Commissione ha applicato le sue regole nello stesso modo ai cantieri navali tedeschi e polacchi e a tutti gli altri che possiamo menzionare. Quando si valutano gli aiuti di Stato si applicano gli stessi criteri, primo fra tutti la fattibilità, e i cantieri navali tedeschi, vorrei farvi questo esempio, sono stati ristrutturati con successo trasformandosi in attività commerciali autosufficienti, mentre la Commissione ritiene che i piani di ristrutturazione presentati dalle autorità polacche non garantiranno nel lungo termine il criterio di fattibilità.

Infine, signor Presidente, è necessario effettuare un parallelismo anche con i casi in cui la Commissione non ha autorizzato aiuti di Stato e ha addirittura ordinato un recupero degli aiuti pubblici illegali in altri Stati membri.

**Presidente.** – Annuncio l'interrogazione n. 33 dell'on. **Corda** (H-0171/09)

Oggetto: Vendita online di profumi, capi d'abbigliamento e prodotti di marca

Il regolamento (CE) n. 2790/1999<sup>(2)</sup> della Commissione, come le linee guida sulle restrizioni verticali, disciplina il regime degli accordi di distribuzione per articoli tra i quali figurano segnatamente i profumi, i capi di abbigliamento e altri "prodotti di marca". Ai sensi del regolamento è vietata la vendita di svariati prodotti di marca, in particolare online, se la quota di mercato del fornitore è inferiore al 30 %.

Ritiene opportuno la Commissione mantenere un regime così arcaico a scapito di una sana concorrenza dei prezzi e della libera scelta del consumatore, e a esclusivo beneficio dell'interesse economico di alcuni grandi gruppi che traggono la maggior parte dei loro introiti da queste comode e legali garanzie di esclusività?

**Neelie Kroes, membro della Commissione.** – (EN) L'attuale politica di concorrenza europea rispetto agli accordi verticali sostiene con convinzione la vendita on line, e io sono certa che lei ne sia consapevole, signor Presidente. Dunque le Linee direttrici sulle restrizioni verticali, che forniscono un'interpretazione del regolamento (CE) n. 2790/1999, stabiliscono che "qualsiasi distributore deve essere libero di utilizzare Internet per pubblicizzare o vendere prodotti". Risulta dunque evidente che i fornitori non possono imporre restrizioni sull'uso che i distributori fanno di Internet, né possono impedire ad un distributore di avere un sito web, di usare qualunque lingua desiderino sul sito o di inviare e-mail a singoli clienti a meno che tali proibizioni non vengano giustificate in modo oggettivo.

Anche nell'ambito di reti di distribuzione selettive, utilizzate specialmente per gli articoli di lusso, e della distribuzione di prodotti complessi, come nel caso dell'elettronica – indipendentemente dalla quota di mercato del fornitore – qualunque restrizione alle vendite on line imposta dal produttore ai commercianti selezionati viola chiaramente le regole sulla concorrenza.

Tuttavia ciò non significa che qualunque distributore possa vendere – on line o meno – i prodotti del fabbricante al cliente finale. Il produttore è libero di imporre dei criteri ai distributori per la vendita dei propri prodotti on line così come è libero di farlo per la vendita nei negozi tradizionali.

Tali criteri possono essere utili per creare una certa immagine e fornire un certo livello di servizio. Secondo le regole vigenti, la distribuzione selettiva è considerata legale fino al 30 per cento della quota di mercato del

<sup>(2)</sup> GUL 336 del 29.12.1999, pag. 21.



fornitore dal momento che si ritiene che, in assenza di potere di mercato, apporti ai consumatori più vantaggi che non possibili danni.

La Commissione al momento sta valutando il modo in cui è stato applicato fino ad ora il regolamento (CE) n. 2790/1999 e se siano necessari ulteriori modifiche, anche nell'area della distribuzione selettiva.

La Commissione persegue il giusto equilibrio tra la garanzia che i consumatori possano trarre vantaggio dal mercato on line da una parte, e la garanzia che i produttori siano in grado di organizzare il sistema di distribuzione come ritengono più opportuno dall'altra.

**Giovanna Corda (PSE).** – (FR) Signor Presidente, signora Commissario, la ringrazio, ma in generale mi auguro che la Commissione ritenga che sia giunto il momento di riesaminare le Linee direttrici sulle restrizioni verticali che lei ha appena menzionato, dal momento che risalgono a circa dieci anni fa.

Dobbiamo ovviamente prendere in considerazione gli sviluppi più recenti: le vendite e le aste on line hanno cambiato drasticamente i nostri metodi di distribuzione oltre alle condizioni della concorrenza e dobbiamo esserne consapevoli.

**Paul Rübzig (PPE-DE).** – (DE) Signora Commissario, sarei interessato a conoscere la sua opinione sulla situazione relativa al potere di mercato esercitato su tali modalità di distribuzione. Fino a che punto ritiene che tale potere di mercato sarebbe presente e che azioni intraprenderebbe per contrastarlo?

**Neelie Kroes, membro della Commissione.** – (EN) Non posso che ripetere ciò che ho appena detto, ossia che la Commissione al momento sta valutando come è stato applicato fino ad ora il regolamento (CE) n. 2790/1999 che, come ha giustamente fatto notare l'onorevole deputato, risale a dieci anni fa. Dobbiamo decidere se siano necessarie ulteriori modifiche, anche nel campo della distribuzione selettiva.

E' importante che in questo processo di revisione la Commissione raggiunga il giusto equilibrio per permettere ai consumatori europei di sfruttare al massimo Internet in modo da superare le barriere geografiche, garantendo nello stesso tempo ai produttori la possibilità di organizzare i propri sistemi di distribuzione nel modo che ritengono più opportuno. In tale contesto, verranno sicuramente riconsiderati anche i vantaggi che la distribuzione selettiva porta ai consumatori, sia nel commercio on line che in quello off line.

L'onorevole Rübzig ha chiesto cosa sia possibile fare in questa situazione. Dopo la revisione dovremo prendere in considerazione le necessità emerse e a quel punto giungeremo alle conclusioni finali e affronteremo il tema sollevato dall'onorevole deputato.

**Presidente.** – Annuncio l'interrogazione n. 34 dell'on. **Papastamkos** (H-0172/09)

Oggetto: Aiuti di Stato alle piccole e medie imprese

Può la Commissione riferire di quali mezzi aggiuntivi, compatibili con le regole comunitarie in materia di aiuti di Stato, dispongono gli Stati membri nell'attuale crisi economica per aiutare le piccole e medie imprese, segnatamente per sostenerne l'accesso al credito?

**Neelie Kroes, membro della Commissione.** – (EN) Farò del mio meglio. Il 19 gennaio 2009 la Commissione ha adottato un nuovo quadro di riferimento temporaneo comunitario per gli aiuti di Stato che fornisce ulteriori possibilità ai paesi per erogare aiuti fino alla fine del 2010. Questa iniziativa era stata prevista nel piano di ripresa della Commissione del mese precedente.

L'obiettivo principale di tale quadro è limitare gli effetti della crisi agevolando l'accesso delle imprese al finanziamento. Tali misure sono applicabili a tutte le aziende – ma le piccole e medie imprese (PMI) possono avere accesso a maggiori intensità di aiuto, dal momento che sono chiaramente le più colpite quando l'accesso ai crediti viene ristretto. In altre parole questa misura va a vantaggio specialmente delle piccole e medie imprese, per le quali l'aspetto più rilevante è la nuova possibilità di erogare 500 000 euro per impresa per coprire gli investimenti e/o per il capitale d'esercizio per un periodo di due anni.

Si tratta di un nuovo aiuto temporaneo compatibile – e non comunque di un nuovo *de minimis* di 500 000 euro – e, laddove vengano soddisfatte le condizioni specifiche, questo nuovo aiuto viene considerato compatibile dalla Commissione ai sensi dell'articolo 87(3)(b) del trattato, in altre parole su una base giuridica assolutamente eccezionale e strettamente legata all'attuale crisi finanziaria. Questo nuovo aiuto può essere sommato al *de minimis*, ma entro il limite di 500 000 euro per il periodo 2008–2010.

Oltretutto, secondo il quadro di riferimento temporaneo, gli Stati membri possono anche erogare garanzie di Stato per prestiti con un premio ridotto, aiuti in termini di tassi di interesse agevolati applicabili a tutti i tipi di prestiti e prestiti agevolati per la produzione di prodotti verdi che comportino un adeguamento anticipato a futuri standard comunitari di prodotto, non ancora in vigore.

La Commissione ha oltretutto aumentato il capitale di rischio concesso – uno stimolo per le PMI – da 1,5 milioni di euro a 2,5 milioni di euro all'anno e ha ridotto il livello obbligatorio di partecipazione privata dal 50 al 30 per cento.

Infine, mentre tutte le misure adottate nell'ambito di questo quadro di riferimento temporaneo devono ancora essere notificate alla Commissione, sono stati presi accordi specifici per garantire l'adozione rapida delle decisioni della Commissione, che sono dunque veloci, efficienti ed efficaci.

**Georgios Papastamkos (PPE-DE).** - (EL) Signor Presidente, vorrei ringraziare la signora Commissario per la risposta dettagliata. La Commissione europea, in quanto custode della politica di concorrenza, concede giustamente questo aiuto temporaneo alle piccole e medie imprese perché, come sappiamo tutti in quest'Aula, le PMI sono la colonna portante dell'economia europea.

Io vorrei porre un'altra domanda che va al di là dei confini della mia prima domanda: l'Unione europea non è da sola nel mondo; ci sono altri protagonisti in ambito commerciale e altre potenze economiche al di fuori dell'Europa, i paesi terzi nostri partner, che distorcono la concorrenza fino al punto di saturazione attuale dovuto alla crisi economica. Avete sviluppato forme di collaborazione per affrontare le violazioni alle regole sulla concorrenza in relazione ai paesi terzi?

**Paul Rübig (PPE-DE).** - (DE) Desidererei sapere quali regole vengono applicate in questo contesto nel caso di prestiti di partecipazione per le insolvenze.

**Marie Panayotopoulos-Cassiotou (PPE-DE).** - (EL) Signor Presidente, vorrei chiedere alla signora Commissario se queste sovvenzioni straordinarie includono anche misure sociali per le PMI. E' possibile sovvenzionare contemporaneamente sia le imprese che le misure relative ai lavoratori?

**Neelie Kroes, membro della Commissione.** - (EN) La sua è una domanda stimolante. Noi siamo giocatori di primo livello, e guardiamo al campo di gioco nel suo insieme, ma siamo consapevoli che ci sono altri protagonisti e che questi non si comportano sempre come vorremmo.

Detto questo, signor Presidente, ci sono sicuramente almeno un paio di contesti in cui ci stiamo impegnando al massimo per porre il tema sollevato dall'onorevole deputato tra le priorità: durante il vertice del G20 a Londra ad esempio, in cui il tema è stato dibattuto, ma anche durante il nostro coinvolgimento nell'ambito delle tornate negoziali dell'OMC; e io ritengo che sia ragionevole continuare a fare pressione nel tentativo di fare accettare questo punto da tutti i giocatori.

Sono fiera di dichiarare che più di cento Stati membri sono impegnati nello stesso tipo di politiche per la concorrenza che noi sosteniamo, quindi non siamo soli. Siamo in stretto contatto, a volte tramite accordi ufficiali, a volte tramite accordi bilaterali, per cercare di raggiungere una stessa linea a livello internazionale.

Indubbiamente con la nuova amministrazione statunitense stiamo ricominciando da capo e abbiamo ottime linee di cooperazione con le nostre controparti a Washington, come nel caso della commissione federale per il commercio (FTC) e del dipartimento per la giustizia (DOJ).

Questa è dunque la questione principale, ma se me lo permette vorrei scostarmi brevemente dal tema della sua domanda, dal momento che si tratta anche di protezionismo: sarebbe gravissimo se si sviluppasse proprio al nostro interno e dobbiamo evitare che diventi una realtà. Il protezionismo è infatti superato, è incompatibile con il mercato unico ed è uno strumento molto poco proficuo per mettere i nostri cittadini, i nostri consumatori e le nostre imprese nelle condizioni di avere successo in condizioni eque e paritarie.

Sono sicuramente gli Stati membri ad essere responsabili per gli interventi nelle questioni sociali e occupazionali e devono decidere come sfruttare questa possibilità di apertura delle regole sugli aiuti di Stato.

La Commissione vorrebbe altresì sottolineare che i fondi strutturali – tema a cui ho già fatto riferimento in risposta a un'interrogazione precedente relativa ai cantieri navali polacchi – e in particolar modo il Fondo sociale europeo e il Fondo europeo di sviluppo regionale, possono essere utilizzati dagli Stati membri per attenuare le conseguenze sociali legate alla perdita di posti di lavoro e, in particolari condizioni, è possibile considerare anche il Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione.

**Presidente.** – Annuncio l'interrogazione n. 36 dell'on. **Panayotopoulos-Cassiotou** (H-0154/09)

Oggetto: Ricerca e mestieri del mare

La scienza, la tecnologia e la ricerca nel settore marittimo rivestono un'importanza cruciale per lo sviluppo sostenibile delle attività marittime e contribuiscono ad ampliare il campo degli studi marittimi e a migliorare le qualifiche e le competenze relative ai mestieri del mare.

In tale ambito, può la Commissione dire quali azioni intende intraprendere per promuovere la ricerca in questo ambito e per offrire agli europei prospettive di carriera più numerose e più ampie nel settore marittimo? La crisi economica avrà effetti negativi su tale obiettivo?

**Janez Potočnik**, *membro della Commissione.* – (EN) Durante tutto lo scorso anno la Commissione ha riconosciuto che la scienza e la tecnologia nel settore marittimo sono un'area prioritaria la cui importanza è trasversale, convinzione culminata nell'adozione da parte della Commissione nel settembre 2008 di una comunicazione su una strategia europea per la ricerca marina e marittima.

La strategia cerca in particolare di promuovere l'integrazione attraverso priorità settoriali per affrontare questioni marittime complesse, incentivare le sinergie tra gli Stati membri in materia di ricerca, promuovere il finanziamento di infrastrutture di ricerca marina e creare un nuovo modello di gestione delle comunità scientifiche marine e marittime, soprattutto attraverso una maggiore cooperazione tra le scienze marine e l'industria marittima.

Nel quadro della strategia sono già state realizzate le seguenti azioni. Innanzi tutto sono in fase di preparazione, e dovrebbero partire alla fine di questo anno, inviti congiunti a presentare proposte per affrontare le grandi questioni marine e marittime multitematiche. Secondariamente, sono state intraprese misure volte a potenziare il programma BONUS trasformandolo in un'importante iniziativa di ricerca comunitaria ai sensi dell'articolo 169 del trattato; una delle prossime interrogazioni è legata proprio a questo tema. Terzo punto, tutti gli ERA-NET marini esistenti sono progressivamente sostituiti da un unico ERA-NET marino integrato. In quarto luogo, si stanno cercando nuove fonti di finanziamento per le infrastrutture di ricerca marina più importanti, specialmente per mezzo dei fondi strutturali. Infine verranno finanziati due progetti per incentivare la cooperazione tra la scienza marina e le industrie marittime e per raggiungere una maggiore integrazione tra i diversi attori della comunità marina scientifica.

L'attuazione della strategia europea per la ricerca marina e marittima alla luce delle attuali prospettive finanziarie garantirà nei prossimi anni la promozione della ricerca marina e marittima a livello comunitario, attraverso gli strumenti messi a disposizione dal programma quadro.

L'ampliamento delle prospettive per i mestieri del mare, che è anche oggetto della sua interrogazione, non è un obiettivo diretto della politica di ricerca. Tuttavia, stimolando la cooperazione tra gli scienziati marini e le industrie marittime, e perseguendo altresì una maggiore integrazione tra la ricerca marina e quella marittima, la strategia europea in materia può ampliare indirettamente la portata delle competenze marittime e promuovere i raggruppamenti marini. In questo modo può contribuire indirettamente al miglioramento delle qualifiche e delle competenze associate alle professioni del mare.

Infine, nel contesto più ampio della sua interrogazione e della mia risposta, nel piano europeo di recupero economico dello scorso autunno, la Commissione ha proposto agli Stati membri e al settore privato di aumentare gli investimenti previsti per la ricerca e lo sviluppo. Questa proposta è stata poi seguita dalle conclusioni del Consiglio europeo di primavera che hanno lanciato un forte messaggio sulla necessità di potenziare e incrementare la qualità degli investimenti nella conoscenza e nella ricerca al fine di ottenere una ripresa economica. Chiaramente questo vale anche per la ricerca marina e marittima.

Non è ancora il momento di valutare come e se gli Stati membri seguiranno queste raccomandazioni. Un punto resta tuttavia chiaro: anche nella situazione di crisi economica e finanziaria che ci troviamo ad affrontare, non possiamo perdere di vista gli obiettivi a lungo termine quali lo sviluppo sostenibile e l'economia a basso tenore di carbonio. E' dunque importante concentrarsi sui cosiddetti "investimenti pertinenti" che permettono di superare la crisi a breve e a lungo termine e determinano quanto saremo forti una volta superata la crisi.

**Marie Panayotopoulos-Cassiotou** (PPE-DE). - (EL) Signor Presidente, vorrei ringraziare il Commissario per la risposta esaustiva e chiedere se il programma di ricerca può includere anche paesi confinanti, soprattutto paesi nella regione del Mediterraneo, nel quadro della cooperazione euromediterranea.

**Janez Potočnik**, *membro della Commissione*. – (EN) I paesi confinanti possono indubbiamente essere coinvolti. E' chiaro che il programma quadro è aperto, a condizione che vi sia una cooperazione tra Stati membri dell'Unione europea.

Ma vorrei essere ancora più preciso. Abbiamo numerosi – più di 10 – cosiddetti “membri associati” del programma quadro. Tali membri, che pagano il proprio contributo, hanno praticamente gli stessi diritti e le stesse responsabilità degli Stati membri. Ad esempio, sono paesi associati i Balcani occidentali, la Svizzera, la Norvegia, l'Islanda, Israele ed alcuni altri. Dunque tutti questi paesi hanno esattamente gli stessi diritti e gli stessi obblighi.

Stiamo tentando di sviluppare una politica, che abbiamo già proposto, nell'ambito della nostra strategia per altri paesi. Ci siamo anche adoperati affinché tutti i paesi vicini – in base alle proprie capacità e agli interessi reciproci – possano diventare quanto prima paesi associati. Ciò significa che nella realtà quando si parla di ricerca l'Unione europea è ben più grande dell'Unione dei 27 Stati membri.

**Presidente**. – Interrogazione n. 37 dell'onorevole **Angelakas** (H-0158/09)

Oggetto: Valutazione di creatività, innovazione e sviluppo tecnologico negli Stati membri.

Stante che il 2009 è l'Anno europeo della creatività e dell'innovazione e considerati i programmi di cui dispone l'Unione europea (VII programma quadro per la ricerca e lo sviluppo tecnologico 2007-2013 e programma quadro per la competitività e l'innovazione (CIP)), dispone la Commissione di dati statistici circa il numero di stanziamenti sinora utilizzati da ciascuno Stato membro nei settori interessati da detti programmi? Quali sono in percentuale i settori più apprezzati per Stato membro? Esiste una valutazione della reazione da parte delle piccole e medie imprese (PMI) rispetto a tali programmi e quali ne sono le percentuali?

**Janez Potočnik**, *membro della Commissione*. – (EN) Posso assicurare all'onorevole che, per quanto concerne il VII programma quadro per la ricerca (7PQ), la Commissione raccoglie e pubblica sistematicamente dati statistici chiari e dettagliati tesi ad illustrare l'attuazione del programma.

E' importante ricordare che i finanziamenti comunitari per la ricerca vengono concessi ai beneficiari sulla base di un unico criterio: l'eccellenza scientifica delle loro proposte. Sebbene nell'assegnazione dei contratti non si tenga conto della nazionalità, la Commissione raccoglie e tiene sotto stretta osservazione i dati relativi alla distribuzione geografica dei beneficiari del 7PQ e dei relativi rapporti di collaborazione. In tal modo possiamo disporre di importanti informazioni sul livello e la solidità delle sinergie sviluppate tra i paesi a seguito della loro partecipazione alle attività coperte dal 7PQ.

Tutti questi dati, congiuntamente ad altre statistiche dettagliate relative all'attuazione del 7PQ, sono reperibili nelle statistiche allegate alla relazione annuale della Commissione sulle attività di ricerca e sviluppo tecnologico, presentata ogni anno al Consiglio e al Parlamento. Ma è soprattutto importante ricordare che tutte queste relazioni, che risalgono fino al 1998, sono disponibili al pubblico online tramite il sito Internet “Europa” della Commissione.

Che cosa si può desumere da questi dati? Non credo sia il caso di riportare un lungo elenco di statistiche in questa sede, non disponendo del tempo necessario, ma vorrei comunque farvi partecipi di alcuni aspetti salienti che entrano nel merito dell'interrogazione, ossia il grado di apprezzamento da parte degli Stati membri dei vari ambiti di ricerca inclusi nel 7PQ.

In linea generale, le tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni (TIC), la salute e le iniziative “Marie Curie” sono gli ambiti che riscuotono maggior successo tra gli Stati membri in termini di numero di partecipazioni ai contratti di finanziamento sottoscritti. Precisiamo, tuttavia, che tale successo dipende anche dalle dimensioni del budget disponibile per ognuno di questi ambiti di ricerca, nonché dal numero e dal tipo di contratti di finanziamento firmati presenti nelle banche dati al momento della verifica. In linea generale la partecipazione dei nuovi Stati membri è superiore negli ambiti della sicurezza, della ricerca socioeconomica nonché nel settore spaziale, mentre risulta inferiore, per esempio, nel campo delle TIC e in quello sanitario. Nel paese d'origine dell'onorevole l'attenzione è rivolta in modo particolare al settore delle TIC, mentre si rileva una partecipazione relativamente scarsa, per esempio, all'ambito sanitario, spaziale e della ricerca socioeconomica.

Per quanto concerne l'atteggiamento delle PMI rispetto al 7PQ, ogni anno nell'ambito della sua relazione annuale, la Commissione pubblica una valutazione dettagliata della partecipazione delle PMI per paese d'origine, che ho già citato. Dagli ultimi dati a disposizione sulla partecipazione delle PMI al 7PQ si evince che in totale sono 2 431 le imprese che partecipano ai contratti di finanziamento firmati nell'ambito del

7PQ. Per informazioni più dettagliate, rimanderei l'onorevole alla relazione stessa. Tuttavia, se lo desidera, potrei distribuire le tabelle con le informazioni di pertinenza sul 7PQ, dato che le ho con me.

Le azioni relative al programma quadro per la competitività e l'innovazione (CIP) rientrano in una logica di politica piuttosto che di concessione di finanziamenti. In particolare, il programma per l'innovazione e l'imprenditorialità (EIP) funge essenzialmente da programma di sostegno a una politica. Ma prendiamo in considerazione i suoi principali strumenti, come l'Enterprise Europe Network, per esempio: si tratta di una rete che va a vantaggio esclusivo delle PMI, dato che fornisce informazioni sull'accesso a diversi tipi di finanziamenti riservati a tali imprese, indica le opportunità di finanziamento di progetti esistenti e aiuta le imprese a reperire partner tecnologici e commerciali. Anche lo strumento finanziario EIP, che rappresenta circa la metà del budget dei programmi, è riservato esclusivamente alle PMI. Alla fine di settembre 2008, erano circa 12 000 le PMI che avevano ricevuto un finanziamento attraverso il meccanismo di garanzia a favore delle PMI, sulla base di richieste pervenute da 17 Stati membri.

Il primo invito a presentare proposte su progetti pilota e di prima applicazione commerciale nel campo dell'ecoinnovazione è stato pubblicato nel 2008 e riguarda iniziative nel settore alimentare, in quello del riciclaggio, delle bevande, dell'edilizia e del *green business*. Il bando del 2008 è riuscito a centrare l'obiettivo di dare la priorità alle piccole e medie imprese. In totale il 74 per cento delle partecipazioni ha riguardato le PMI.

Infine, il programma specifico di sostegno alla politica in materia di TIC incluso nel CIP ha pubblicato un invito a presentare proposte per il 2007 e il 2008 dedicate a progetti pilota per il lancio di servizi e prodotti TIC innovativi. In quest'ambito le PMI sono state destinatarie di oltre il 30 per cento del budget totale. Aspetto ancor più importante, tale programma è volto ad aprire i mercati europei ad innovazioni di questo tipo provenienti dalle PMI in tutta l'Unione europea.

Come per le relazioni relative al 7PQ, le relazioni inerenti al programma quadro per la competitività e l'innovazione sono disponibili sul sito web Europa.

**Emmanouil Angelakas (PPE-DE).** - (EL) Signor Presidente, ringrazio il Commissario per la risposta. Effettivamente il sito web riporta le informazioni citate. La ringrazio, signor Commissario, per le tabelle che mi ha consegnato.

Ho un'ulteriore domanda da porle: è in grado di dirci quanti posti di lavoro sono stati creati negli Stati membri dell'Unione europea nell'ambito dei progetti attuati tramite le piccole e medie imprese? E' stato calcolato l'aumento del prodotto interno lordo generato da questi progetti?

**Justas Vincas Paleckis (PSE).** - (EN) Sono stati citati svariati settori in cui i nuovi Stati membri stanno sviluppando le proprie attività nell'ambito di entrambi i programmi. In generale, i nuovi Stati membri risultano meno attivi rispetto ai vecchi e, in tal caso, cosa può fare la Commissione per aiutarli?

**Janez Potočnik, membro della Commissione.** - (EN) La prima domanda è di natura alquanto specifica. Non possiamo sapere quanti posti di lavoro siano stati creati. L'economia è infatti un ambito complesso; non esiste un legame causale diretto tra gli stanziamenti a un programma e i risultati ottenibili. C'è un aspetto, però, su cui abbiamo un certo grado di certezza e che posso constatare di persona nei contatti diretti con i ricercatori e con le PMI, quando ascolto le loro reazioni e quando mi rendo conto delle loro emozioni, del modo in cui utilizzano concretamente il programma. In questi casi sono molto più soddisfatto di quando mi sento dire che siamo un po' troppo burocratici, per esempio. Penso però che anche questo sia un aspetto da non trascurare. Tentiamo di venire incontro alle varie esigenze delle PMI. Mi riferisco sia alle imprese più concorrenziali, che sono in grado di competere sul mercato e che dispongono già di una capacità di ricerca, sia alle imprese che hanno bisogno di sviluppare le proprie attività di ricerca ma che non dispongono della capacità necessaria. E' questo il motivo per cui, per esempio, sovvenzioniamo la ricerca attraverso le università, gli istituti, eccetera.

Per quanto riguarda l'aumento del PIL, su base statistica ovviamente non è possibile individuare un legame diretto, ma si possono eseguire analisi di correlazione da cui si evince effettivamente una correlazione sul lungo termine. I paesi che investono maggiormente in R&S sono, ovviamente, più sviluppati e viceversa. La realtà è questa: i paesi più ricchi investono di più in ricerca e sviluppo. Non posso quindi darle una risposta precisa, ma posso assicurarle che l'analisi statistica conferma che è questa la strada da percorrere per aumentare la competitività, il PIL e il numero di posti di lavoro nei paesi che investono in questo ambito.

Per quanto riguarda i nuovi Stati membri – la domanda è molto interessante, dato che, ovviamente, stiamo seguendo da vicino gli sviluppi in questo senso – posso dire che sono alquanto attivi e presentano molte domande di partecipazione. In media il loro tasso di successo è leggermente superiore rispetto ai paesi più sviluppati, il che penso sia normale, dato che le istituzioni, in un certo senso, sono più forti nei paesi che vantano una tradizione più lunga e consolidata nella R&S e che, ovviamente, di solito sono anche più solidi. Prendiamo però in considerazione un aspetto molto semplice, ossia la correlazione tra quanto un paese sta investendo in R&S a livello nazionale e quanto sta ottenendo dal programma quadro attraverso la pura concorrenza. Esiste effettivamente una forte correlazione: il paese che sta investendo di più a livello nazionale e che, quindi, ha un potenziale di ricerca superiore, procede in parallelo su due strade. E' infatti attivo a livello nazionale e ottiene finanziamenti attraverso il programma quadro europeo ed è quindi destinato all'eccellenza.

C'è un altro elemento interessante: se si prendono in considerazione i fondi che i nuovi Stati membri stanno investendo in R&S in termini di investimenti europei totali e di fondi che ottengono dal 7PQ, la proporzione di questi ultimi è superiore rispetto a quanto investono a livello nazionale. Le correlazioni sono quindi molto evidenti e suggerirei di utilizzare tutti gli strumenti possibili per potenziare la capacità a livello nazionale; utilizzare – in modo intelligente i fondi strutturali e di coesione, gli impegni di spesa assunti a tal fine nell'ambito del programma quadro – si tratta di 50 miliardi di euro – e utilizzarli per potenziare la ricerca nazionale futura e avere la possibilità di competere a livello globale, dal momento che questo è l'ambito di azione.

**Presidente.** – Interrogazione n.38 dell'onorevole **Paleckis** (H-0174/09)

Oggetto: BONUS – Iniziativa 169

Il progetto BONUS (rete di organismi per il finanziamento delle scienze marine nel Mar Baltico) riveste grande importanza per la messa in comune dei programmi nazionali e regionali di ricerca nel settore dello sviluppo sostenibile nella regione del Mar Baltico, per coordinarli, svilupparli e attuarli grazie ad attività congiunte di cooperazione. Per tale ragione la Lituania e gli altri Stati del Mar Baltico sostengono con vigore la transizione del progetto ERA-NET+ verso l'iniziativa 169.

Potrebbe la Commissione indicare le nuove misure previste per BONUS – iniziativa 169? La proposta sarà presentata nel corso del mandato dell'attuale Commissione? Quali sono, eventualmente, le interferenze che ostacolano la transizione di BONUS verso l'iniziativa 169?

**Janez Potočnik**, *membro della Commissione.* – (EN) Onorevole Paleckis, sono convinto che BONUS – iniziativa 169 migliorerà sensibilmente l'efficacia delle politiche di sviluppo ambientale sostenibile per l'intera regione baltica. In particolare offrirebbe un contributo notevole all'implementazione della sezione ambientale della strategia dell'Unione europea per il Mar Baltico che la Commissione prevede di presentare al Consiglio europeo nel giugno 2009.

In questo momento stiamo procedendo senza intoppi con la preparazione di questa proposta legislativa sull'articolo 169 e abbiamo inserito BONUS – iniziativa 169 nel nostro programma legislativo per il 2009. Ci stiamo impegnando al massimo per presentare una proposta legislativa il prima possibile entro il 2009. Tuttavia, la tempistica della proposta legislativa non dipende elusivamente da noi, ma anche dalla tempestività con cui giungerà una risposta positiva da parte del consorzio BONUS dopo la revisione del progetto di piano d'azione. Se quest'ultimo perviene alla Commissione entro i primi di giugno, come concordato dal consorzio BONUS, ho buone ragioni di credere che la proposta legislativa possa essere presentata ancora entro il mandato dell'attuale Commissione.

**Justas Vincas Paleckis (PSE).** – (LT) La ringrazio, signor Commissario, per la risposta chiara e precisa: c'è chiaramente speranza che l'iter venga attivato presto. Il fatto che il Mar Baltico sarà soggetto a misure più rigorose di tutela ambientale significa che questo progetto ha a che fare con l'impatto del progetto Nord Stream sulla tutela ambientale nel Mar Baltico? E' effettivamente così?

**Janez Potočnik**, *membro della Commissione.* – (EN) Anche le mie aspettative nei confronti del programma BONUS sono elevate. Ecco perché mi sto impegnando al massimo perché vi possa essere presentato prima della scadenza del mio mandato.

Dovreste sapere che le nostre esperienze con le iniziative articolo 169, a partire dal programma EDCTP nell'ambito del precedente programma quadro, talvolta non sono state molto positive. Per tale motivo ho chiesto all'onorevole van Velzen di stilare un'apposita relazione. Oggi l'EDCTP è perfetto e funziona davvero

bene, ma avevamo chiesto all'onorevole van Velzen di presentare le proposte per le future iniziative 169 e stiamo seguendo le sue raccomandazioni.

Si dovrebbe inoltre tener conto del fatto che questa è la prima iniziativa originale e che il vero valore aggiunto europeo dovrebbe illustrato attraverso questo tipo di programma. Sono sicuro che altre seguiranno questo esempio. Sono assolutamente favorevole alla proposta, ma penso che più forte la costruiremo, meglio sarà per BONUS e per la regione.

**Presidente.** – Interrogazione n. 41 dell'onorevole **Harkin** (H-0137/09)

Oggetto: Comunicare con i cittadini

Data l'importanza che la Commissione attribuisce a un'efficace comunicazione con i cittadini, specialmente in questo periodo di crisi economica in cui molte persone avvertono insicurezza riguardo al futuro, e visto che il processo di consultazione è uno strumento efficace per conferire potere ai cittadini consentendo loro di fornire direttamente il proprio apporto all'elaborazione delle politiche comunitarie, concorda la Commissione sul fatto che sono necessarie ulteriori azioni per accrescere la consapevolezza dei cittadini quanto alle consultazioni UE attraverso i mass media e altre sedi idonee a livello nazionale, regionale e locale, così da assicurare il coinvolgimento di più persone e organizzazioni di base?

**Margot Wallström**, vicepresidente della Commissione. – (EN) Innanzitutto vorrei sottolineare che la società civile è uno degli attori chiave della democrazia. Svolge un ruolo particolarmente attivo nell'integrazione europea e assolve a un'importante funzione nella comunicazione tra i cittadini europei e le istituzioni. La società civile aiuta i cittadini ad esercitare il proprio diritto di partecipare alla vita democratica dell'Unione europea.

La Commissione riconosce la necessità di creare una forma di accesso più chiara all'Unione europea per la società civile organizzata, nonché per i singoli cittadini. Possiamo vantare una lunga e positiva tradizione di interazione con le organizzazioni della società civile, iniziata oltre 30 anni fa.

Nel corso degli anni, molti dei nostri servizi hanno sviluppato un dialogo regolare con le parti interessate, fondato su una consolidata politica improntata all'apertura e all'inclusione. Nel dialogo si riflettono altresì le notevoli differenze riscontrabili negli ambiti politici e quelle dei nostri interlocutori.

Sono svariati i modi con cui la Commissione consulta la società civile, tra cui documenti di consultazione, comunicazioni, comitati consultivi, gruppi di esperti, laboratori e forum. Anche lo strumento della consultazione online viene utilizzato spesso sviluppato. Vengono organizzate inoltre riunioni ad hoc e sessioni aperte. In molti casi, il meccanismo di consultazione si esplica in una combinazione di diversi strumenti e avviene durante le varie fasi preparatorie della proposta di una politica.

Occorre un quadro operativo comune volto a garantire che tali consultazioni si svolgano in maniera trasparente e coerente. Nel 2002 la Commissione ha pertanto definito i principi e gli standard minimi per consultare le parti esterne.

Tali standard invitano a prestare attenzione ad alcuni aspetti, tra cui: fornire documenti di consultazione chiari, consultare tutti i *target* interessati, concedere un lasso di tempo sufficiente per la partecipazione, pubblicare i risultati e fornire feedback, eccetera.

L'iniziativa europea per la trasparenza è tesa, tra le altre cose, a rafforzare ulteriormente l'applicazione degli attuali standard minimi per la consultazione.

E' stato introdotto un modello per le consultazioni pubbliche aperte, che prevede di invitare le organizzazioni che rappresentano le parti interessate ad iscriversi nel registro dei rappresentanti di interessi.

Potranno pertanto essere avvisate della pubblicazione di consultazioni sul punto unico di accesso della Commissione per le consultazioni aperte, La vostra voce in Europa. L'impiego di questo modello migliorerà la trasparenza e la coerenza della presentazione delle consultazioni delle parti interessate.

Occorre naturalmente riflettere costantemente sulle modalità volte a sensibilizzare il pubblico in merito all'avvio di una specifica consultazione, in modo tale che da informare più persone possibile a riguardo. A tal fine, potremmo probabilmente utilizzare in maniera più attiva i nostri uffici di rappresentanza.

Vorrei concludere sottolineando che le iniziative Piano D, che comprendono anche le consultazioni dei cittadini, offrono nuove idee per coinvolgere i cittadini – compresi coloro che non sono tesserati di un partito

politico o che non fanno parte di organizzazioni della società civile – al fine di organizzare una consultazione effettivamente aperta. Stiamo sperimentando diversi metodi per coinvolgere i cittadini.

**Marian Harkin (ALDE).** - (EN) Ringrazio il Commissario per la risposta, con cui concordo. La Commissione si sta sicuramente impegnando, ma, considerando che il 53 per cento dei cittadini europei afferma di non essere interessato alle elezioni europee, penso che uno dei motivi alla base di tale disinteresse sia da ricercare nel fatto che molti non sanno che il processo di consultazione offre loro la possibilità di imprimere un cambiamento e sortire effetti concreti. Sulla base della mia esperienza nei contatti con i nostri interlocutori della società civile, posso affermare che molti, semplicemente, non sono al corrente dell'esistenza di questo processo.

Io stessa mi impegno più volte durante l'anno ad avvertire le parti interessate dei vari processi di consultazione in corso e ritengo – ma chiedo anche a lei, signora Commissario – che sarebbe utile se gli uffici della Commissione nei vari paesi stilassero un elenco il più completo possibile di tutte le parti interessate e provvedessero ad informarle del processo di consultazione, in modo tale che possano esserne al corrente e prendervi parte.

**Margot Wallström, vicepresidente della Commissione.** - (EN) Sono assolutamente. Ne abbiamo appena discusso questo pomeriggio nel gruppo interistituzionale per l'informazione e la comunicazione: incoraggiare i nostri uffici di rappresentanza e le Case europee, considerando che nella maggior parte delle capitali queste due strutture condividono gli stessi locali.

Dovremmo usare gli uffici di rappresentanza come Case europee, informando i cittadini quando viene avviata una consultazione nell'ambito della quale possono far sentire la propria voce, per esempio in relazione alla politica agricola, al commercio o alla politica ambientale.

Condivido appieno il suo punto di vista quando afferma che occorre un ulteriore impegno per mobilitare i cittadini. Ritengo inoltre che gli esperimenti effettuati con le consultazioni dei cittadini si traducano in un maggiore interesse nei confronti dell'Unione europea. Una volta, un partecipante a una consultazione ha affermato di essersi interessato all'Unione europea quando l'Unione europea si era interessata a lui. Penso che in ultima analisi riusciremo a definire politiche più efficaci rivolgendoci ai cittadini e consultandoli.

**Presidente.** - Interrogazione n. 42 dell'onorevole **David Martin** (H-01 55/09)

Oggetto: Ruolo e partecipazione della Commissione alle prossime elezioni europee

Può la Commissione specificare quale ruolo apartitico svolgerà per aumentare la partecipazione al voto in occasione delle elezioni europee?

**Margot Wallström, vicepresidente della Commissione.** - (EN) La Commissione appoggia e integra le iniziative in materia di comunicazione intraprese dal Parlamento europeo, dai governi nazionali e dai partiti politici, attraverso attività tematiche e di sensibilizzazione a livello europeo e locale. Il nostro principale obiettivo consiste nell'informare gli elettori in merito alla data e all'importanza delle elezioni, incoraggiandoli a votare.

Verrà dedicata un'attenzione particolare alle donne e ai giovani, con prodotti specifici e attività dedicate. Tra le altre cose, trasmetteremo spot radiofonici e televisivi prodotti dal Parlamento per illustrare le tematiche prioritarie delle elezioni europee via satellite e su EU Tube. Offriremo inoltre assistenza per la loro distribuzione sulle emittenti nazionali, regionali e locali negli Stati membri. La Commissione sta altresì sviluppando una campagna multimediale destinata ai giovani di tutti gli Stati membri coinvolgendo agenti moltiplicatori attraverso i media sociali online, *blog* e *magazine* online. Tutti i principali siti web, come Europa per esempio, riportano il logo delle elezioni e un collegamento al sito Internet del Parlamento dedicato alle elezioni. Stiamo altresì producendo pubblicazioni tradizionali come poster, cartoline e installazioni all'aperto.

Negli Stati membri, tutte le nostre rappresentanze sono state attivate per svolgere attività legate alle elezioni e per mobilitare tutti i nostri agenti moltiplicatori. Quasi 500 centri di informazione Europe Direct stanno inoltre organizzando eventi per diffondere materiale promozionale e offrire piattaforme di discussione ai candidati.

Infine, il centro di contatto Europe Direct risponde gratuitamente alle richieste di privati e aziende pervenute per telefono, via e-mail e via Internet, fornendo informazioni concrete su questioni correlate all'Unione europea in tutte le 23 lingue ufficiali.



**David Martin (PSE).** - (EN) Signora Commissario, la ringrazio per aver fornito informazioni sulle attività della Commissione. Posso porle solo un'altra domanda?

Durante la campagna elettorale circoleranno molte bugie sull'Unione europea. Alcune saranno semplici opinioni e quindi non mi aspetto che la Commissione intervenga. Ma per i casi in cui menzogne eclatanti vengono spacciate per verità, nei prossimi due o tre mesi la Commissione intende istituire un'unità di risposta che possa confutare direttamente menzogne e distorsioni della realtà che interessino l'Unione europea o cui i candidati si possano rivolgere per ottenere informazioni basate sui fatti, necessarie per controbattere dichiarazioni false in merito alle attività dell'Unione?

**Margot Wallström, vicepresidente della Commissione.** - (EN) Grazie per questa seconda domanda, collegata alla precedente. L'attività di contestazione di informazioni false rientra talvolta nelle nostre regolari attività, nonché nelle competenze dei nostri uffici di rappresentanza. Naturalmente i candidati o le diverse parti interessate possono sempre rivolgersi a noi per ottenere informazioni basate sui fatti e per rispondere a dichiarazioni false.

Penso però che la Commissione sarà probabilmente chiamata a fornire informazioni basate sui fatti piuttosto che a presentarsi come parte del dibattito, riservato più che altro ai partiti politici e ai candidati. In ogni caso, cercheremo sempre di offrire informazioni basate sui fatti, come del resto già facciamo regolarmente.

**Marian Harkin (ALDE).** - (EN) Ho un'ulteriore domanda, molto simile all'interrogazione formulata dall'onorevole Martin. Dal momento che uno degli aspetti che ho trovato più problematici durante il referendum sul trattato di Lisbona è stata la mancata disponibilità di tempestive informazioni basate sui fatti che consentissero di confutare menzogne e informazioni erranee diffuse all'epoca.

Mi stavo chiedendo – data la prossimità delle elezioni – se la Commissione non potesse istituire un'unità apposita in ogni Stato membro, dotata di numero di telefono dedicato e di altri contatti, tramite la quale i candidati possano accedere immediatamente alla Commissione per ottenere informazioni su determinate questioni.

So che le elezioni sono vicine, ma chiederei alla signora Commissario di considerare seriamente l'opportunità di istituire un servizio di questo tipo.

**Margot Wallström, vicepresidente della Commissione.** - (EN) Dubito che avremo tempo per istituire un servizio specifico data la prossimità delle elezioni. Ciononostante, esiste già un servizio contattabile per via telefonica e con altre modalità a cui rivolgersi per avere il maggior numero di informazioni possibile.

In ogni caso, in collaborazione con le altre istituzioni, inizieremo a preparare un compendio sul trattato di Lisbona destinato ai cittadini, per esempio. Tenteremo naturalmente di muoverci il prima possibile, non durante la campagna. Faremo in modo che sia disponibile in tutte le lingue ufficiali dell'Unione e in tutti gli Stati membri.

Penso inoltre che avremo la possibilità di rispondere a priori una serie di domande, dato che sappiamo quali sono le problematiche in questione. Siamo già abituati a rispondere alle domande tramite Europe Direct, per esempio, e attraverso le nostre rappresentanze, per cui tenteremo di garantire tutto il nostro aiuto, nei limiti del possibile. Abbiamo anche del materiale preparato secondo il modello delle domanda/risposta. Penso che possa essere utile sia per i candidati che per le altre parti interessate.

**Presidente.** - Le interrogazioni che, per mancanza di tempo, non hanno ricevuto risposta, la riceveranno per iscritto (vedasi allegato).

Con questo si conclude il Tempo delle interrogazioni.

(La seduta, sospesa alle 20, riprende alle 21.05)

**PRESIDENZA DELL'ON. VIDAL-QUADRAS**

*Vicepresidente*

**15. Composizione del Parlamento: vedasi processo verbale**

**16. Verifica dei poteri: vedasi processo verbale**

## 17. Durata di protezione del diritto d'autore e di alcuni diritti connessi (discussione)

**Presidente.** – L'ordine del giorno reca la relazione (A6-0070/2009), presentata dall'onorevole Crowley a nome della commissione giuridica, sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2006/116/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la durata di protezione del diritto d'autore e di alcuni diritti connessi [COM(2008)0464 – C6-0281/2008 – 2008/0157(COD)].

**Brian Crowley, relatore.** – (EN) Signor Presidente, porgo il benvenuto in Aula al commissario McCreevy e ringrazio i colleghi che sono presenti stasera.

Siamo approdati all'estensione del diritto d'autore e della durata della protezione dopo un viaggio lungo e tortuoso per tutti, soprattutto perché sono moltissimi a non conoscere pienamente le varie circostanze connesse a tale diritto.

Innanzitutto consentitemi di ringraziare formalmente in questa sede tutti i colleghi, sia quelli che sostengono la proposta, che quelli contrari, per il contributo apportato e per la partecipazione, in particolare per gli utili consigli e per gli orientamenti che mi sono stati offerti nel corso del lavoro. Desidero inoltre ringraziare la segreteria della commissione giuridica, in particolare Giorgio, che ha prestato grande sostegno e valida consulenza su tutte le tematiche toccate. Ringrazio infine il commissario McCreevy e i suoi collaboratori. Non posso ovviamente citarli tutti uno per uno, ma la persona che siede vicino a lei ha lavorato energicamente per questa relazione e per questa direttiva.

Sono state raccontate molte bugie, ed uso con cautela il termine "bugie" sui fini di questo lavoro. La materia si può sintetizzare molto agevolmente in quattro aree ben distinte. In primo luogo, si vuole estendere la durata della protezione che attualmente dura 50 anni. Per arrivare a un compromesso, noi ora suggeriamo di portarla a 70. La nostra proposta prende le mosse da una certa resistenza in seno al Consiglio dei ministri e mi dispiace che stasera la presidenza del Consiglio non sia rappresentata in questo Emiciclo. In realtà, lungo tutto questo processo essa non ha prestato grande aiuto per portare avanti la questione. All'inizio della presidenza ceca avevo fatto presente al primo ministro, al ministro competente in materia e ai funzionari della presidenza stessa che questa direttiva avrebbe potuto segnare un grande successo sia per la presidenza che per il Parlamento. Ma, a seguito di pressioni di altra natura, la presidenza ha assunto un atteggiamento apatico e distaccato nei confronti del lavoro profuso per trovare soluzioni.

Oltretutto, altri Stati membri in seno al Consiglio hanno scientemente cercato di bloccare o di ostacolare i progressi che potevano essere conseguiti, avanzando istanze ed emendamenti infondati senza aver compiuto una valutazione dei dettagli o del contenuto o arrivando persino ad attaccare il Parlamento per testarne la flessibilità su certi punti che dovevano essere definiti.

Il secondo aspetto concernente la direttiva – e forse il più importante di tutti – è che per la prima volta si riconosce il contributo dei musicisti di sessione, istituendo un fondo atto a consentire loro un ritorno ed una remunerazione per il lavoro svolto – che viene sfruttato da altri per molto tempo – e per cui nel migliore dei casi questi musicisti percepiscono un pagamento una tantum. In questo modo, si assicura che i musicisti a fine carriera o quelli che hanno questioni economiche in questo ambito possano godere di una protezione rafforzata.

In terzo luogo, in relazione al bilanciamento complessivo dei diritti e dei poteri delle parti che negoziano tra le case discografiche ed i musicisti, vengono conferiti ulteriori diritti ai musicisti e ad altri in modo che vi sia effettivamente un equilibrio.

Il quarto punto, che è il più importante in assoluto, mira a garantire chiarezza nell'attuazione della normativa in seno all'Unione. Molti colleghi, soprattutto quelli spagnoli e quelli degli altri paesi mediterranei, hanno avanzato delle idee sul settore audiovisivo e abbiamo cercato di venirgli incontro, inserendo nella relazione la proposta di varare una direttiva distinta per tale comparto, poiché sono diverse le tematiche che vi afferiscono e sono quindi necessarie soluzioni diverse. Allo stesso modo, come è venuto alla luce nel corso dei dibattiti e delle discussioni, esiste un'immensa area che attiene alle società di gestione collettiva e alle modalità atte a consentire loro di rappresentare al meglio i diritti e la gestione degli importi dovuti agli artisti al fine di garantirne l'effettiva corresponsione.

Infine, desidero far presente che stiamo parlando di un diritto di natura creativa, parliamo della creazione ad opera di una persona che ci viene data e per cui si deve versare un corrispettivo – non una cifra esorbitante, ma un importo contenuto. Il concetto di diritto d'autore oggi sembra però che sia stato gettato al vento – tutti possono avere tutto gratuitamente. Se imbocchiamo questa strada, a breve sarà fantastico per

tutti, ma nel lungo termine verrà meno la creatività, verranno meno le opportunità di emergere per i nuovi musicisti, per i nuovi gruppi e per le nuove esperienze di cui potenzialmente potremmo fruire tutti.

Oggi in Aula vi sono alcuni musicisti, alcuni produttori e anche delle parti interessate. Rivolgendomi a loro, vorrei dire che questo è il primo passo compiuto sulla scena affinché sia garantito che gli artisti ed i musicisti possano avere un maggiore controllo sui loro diritti. Se riusciremo in questo primo passo, allora potremo muovere anche gli altri verso la vetta più alta.

**Charlie McCreevy**, *membro della Commissione*. – (EN) Signor Presidente, la Commissione sostiene appieno il testo di compromesso del Parlamento che è stato presentato per essere votato nel corso della presente tornata. Speriamo che questo testo ben calibrato porti all'adozione della proposta in un'unica lettura. Gli artisti, gli interpreti e gli esecutori nell'Unione europea ne sarebbero molto soddisfatti. Sarebbe una dimostrazione di quanto apprezziamo il contributo creativo che i musicisti apportano nella nostra vita e nella nostra cultura.

Il testo di compromesso del Parlamento consta di quattro assi principali che sosteniamo tutte senza riserve. Innanzitutto viene estesa da 50 a 70 anni la durata della protezione del diritto d'autore per gli artisti, gli interpreti e gli esecutori oltre che per i produttori musicali. In secondo luogo viene riconosciuto un nuovo diritto ai musicisti di sessione pari al 20 per cento degli introiti delle case discografiche realizzati sia attraverso i canali tradizionali che online. In terzo luogo viene introdotta una disposizione "Use it or lose it" che consente agli artisti, agli interpreti e agli esecutori di riappropriarsi dei loro diritti dopo 50 anni nel caso in cui il produttore non dovesse commercializzare il fonogramma. In quarto luogo vi è la cosiddetta "nuova piattaforma" che impedisce ai produttori di applicare riduzioni alle *royalties* pagate agli artisti, agli interpreti e agli esecutori.

Sono particolarmente lieto di rilevare che il fondo per i musicisti di sessione – in cui confluisce il 20 per cento delle entrate nette sulle vendite – è passato indenne attraverso la procedura legislativa. Essenzialmente tale fondo trova fondamento nel fatto che, contrariamente a tutte le critiche che si sono levate nell'ultimo anno, l'estensione della durata, da un lato, consente agli artisti, agli interpreti e agli esecutori di avere un reddito a fine carriera e, dall'altro, favorisce l'avvento di nuove arti.

Mi preme sottolineare che questa proposta è lungi dall'essere una mera estensione della durata della protezione. Per la prima volta in assoluto nelle normative europee sul diritto d'autore viene introdotto un meccanismo per cui gli artisti percepiranno parte degli introiti delle case discografiche: il 20 per cento del fatturato netto verrà infatti assegnato ai musicisti di sessione. Si tratta di un elemento veramente innovativo. Oltretutto il 20 per cento accantonato non si configura come reddito che matura solo per la ristretta cerchia degli artisti molto famosi. Questa percentuale viene assegnata in via esclusiva ai musicisti di sessione. Contrariamente a quanto si crede diffusamente, artisti come Cliff Richards non percepiranno un soldo da questo fondo, mentre le case discografiche come la EMI o la Universal, che lo alimentano, dovranno accontentarsi degli utili maturati solo sull'80 per cento del fatturato lordo.

Inoltre è stata creata la nuova piattaforma, una disposizione che mette fine alla deleteria prassi di dedurre gli anticipi dalle *royalties* degli interpreti. Anche in questo caso la misura è destinata a favorire gli artisti, gli interpreti e gli esecutori meno conosciuti, poiché sono le loro registrazioni che solitamente non riescono a coprire gli anticipi.

E' stata inserita anche una clausola che consente agli artisti, agli interpreti e agli esecutori di risolvere i contratti di trasferimento o di cessione una volta che i produttori cessano di vendere i propri fonogrammi. Tutti questi aspetti sono altamente innovativi e nessuna proposta comunitaria è mai arrivata a tanto a favore degli interpreti. Non è una proposta atta a favorire le case discografiche. Si tratta di un approccio attentamente calibrato e volto a gratificare gli artefici delle creazioni in Europa.

Alcuni potrebbero dire che gli artisti europei sono eccessivamente protetti. Coloro che dipendono dal diritto d'autore avrebbero qualcosa da ridire in proposito. Se gli artisti continuano a produrre fonogrammi perché è remunerativo, allora i consumatori potranno godere di una maggiore varietà.

Accogliamo con favore anche l'invito rivolto alla Commissione di condurre una valutazione distinta sull'impatto in relazione agli interpreti di audiovisivi e di presentare proposte appropriate nel corso del 2010. Confidiamo di riuscire a portare a termine tale valutazione entro il termine indicato dal Parlamento.

Anche la Commissione ritiene che la questione della gestione dei diritti online per la redistribuzione di programmi televisivi e radiofonici meriti un'attenzione particolare. Come corollario della proposta in oggetto, abbiamo affrontato le preoccupazioni legittime delle emittenti televisive e radiofoniche in merito ai diritti

online. La Commissione pertanto propone di accludere la seguente dichiarazione quando la proposta sarà adottata in seno al Consiglio.

La dichiarazione avrebbe il seguente testo: "La Commissione riconosce la necessità urgente di una gestione collettiva dei diritti degli artisti, degli interpreti e degli esecutori di fonogrammi nonché dei produttori laddove le produzioni televisive o radiofoniche comprendenti fonogrammi commerciali come parte integrante siano trasmesse al pubblico in modo che tale pubblico possa accedervi in luoghi e in orari scelti su base individuale. La Commissione assumerà misure appropriate per agevolare l'attuazione di siffatta gestione collettiva e, come primo passo, istituirà un dialogo strutturato tra parti interessate al fine di stabilire un regime efficace di licenze. La presente dichiarazione si limita alle produzioni televisive e radiofoniche disponibili su richiesta e non si applica alla fruizione del fonogramma stesso". Fine della dichiarazione.

La Commissione aveva presentato la proposta nel luglio 2008. Ora siamo nel mezzo della peggiore crisi economica che abbia mai investito il mondo da quando ho memoria. Per molti cittadini comunitari la crisi si ripercuote tangibilmente sulla vita quotidiana. Nei periodi più floridi gli artisti, gli interpreti e gli esecutori europei spesso già vivono una vita assai precaria. Questa proposta è atta a garantire che più avanti nella carriera essi possano recuperare una parte del reddito che hanno generato.

Il Parlamento ha dato prova di sensibilità su questi temi ed il processo ha dimostrato che è ancora vivo l'impeto ad agire a favore dei nostri artisti. Credo che tutti i timori espressi da coloro che si oppongono all'estensione della durata della protezione si riveleranno infondati.

Per concludere, rivolgo un vivissimo ringraziamento al relatore, onorevole Crowley, ed esprimo il mio apprezzamento e la mia ammirazione per l'efficienza con cui il Parlamento ha gestito la questione.

**Erna Hennicot-Schoepges**, *relatore per parere della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia*. – (FR) Signor Presidente, mi congratulo con il relatore e con tutti i colleghi che hanno lavorato su questo testo. Desidero inoltre ringraziare il commissario per il documento che ci ha presentato.

Gli artisti, gli interpreti e gli esecutori sono stati troppo spesso trascurati nelle precedenti normative e, come tutti coloro che contribuiscono a creare proprietà intellettuale, hanno il diritto di percepire una remunerazione adeguata. L'emendamento presentato ha quindi esteso questo principio agli artisti, agli interpreti e agli esecutori ed è già un considerevole passo in avanti.

Rimane però molto da fare, poiché il compromesso è solo un primo passo. Le condizioni in cui operano le società di distribuzione del diritto d'autore variano ancora considerevolmente nei diversi paesi, in cui vigono status diversi e, in tale ambito, i tempi non sono ancora maturi per mettere in atto un'armonizzazione.

La relazione del Parlamento chiede alla Commissione di effettuare delle valutazioni sull'impatto e di monitorare questa misura. La prossima Commissione sarà pertanto chiamata a continuare tale lavoro. Per quanto concerne la concessione di licenze, mi preme attirare l'attenzione sul fatto che la comunità artistica si sente estremamente insicura a causa di siffatti approcci, poiché gli artisti temono che i grandi produttori avranno la meglio sui piccoli. Se ne vince quindi che su questo punto deve essere ancora trovato un equilibrio.

**Emmanouil Angelakas**, *relatore per parere della commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori*. – (EL) Signor Presidente, anch'io desidero esprimere le mie congratulazioni al relatore e alla Commissione per il compromesso raggiunto.

Le principali proposte contenute nella direttiva prevedono l'estensione del periodo di protezione per gli artisti, gli interpreti, gli esecutori ed i produttori da 50 a 70 anni, la creazione di un fondo per i musicisti e l'introduzione della clausola "Use it or lose it" nei contratti. Tutti questi elementi sono importanti. Ne abbiamo discusso in commissione, parlando anche della clausola "Use it or lose it", della semplificazione delle procedure amministrative e dell'armonizzazione delle norme in tutti gli Stati membri.

Queste sono questioni importanti e sono state incluse nel compromesso di cui siamo soddisfatti. Siamo altresì compiaciuti, poiché il periodo di 70 anni allinea la protezione al periodo di tempo di protezione previsto per la proprietà intellettuale, che è appunto di 70 anni. L'estensione della durata contribuirà a promuovere i produttori musicali giovani, consentendo all'Europa di diventare una fucina globale di eccezionale talento musicale, in grado di rendere un contributo attivo alla creazione artistica e alla sicurezza del lavoro. Al contempo gli Stati membri percepiranno un gettito fiscale e l'Europa diverrà esportatrice di proprietà intellettuale.

Ritengo che il compromesso sia soddisfacente e mi compiaccio per il successo conseguito.

**Christopher Heaton-Harris**, *relatore per parere della commissione per la cultura e l'istruzione*. – (EN) Signor Presidente, anch'io mi congratulo con il relatore e, per la prima volta nei miei dieci anni in quest'Aula, mi congratulo con la Commissione sia per le proposte presentate che per il compromesso raggiunto.

Dal mio punto di vista il diritto d'autore è buona cosa. A mio giudizio, il diritto d'autore e i brevetti proteggono le persone, le imprese e la proprietà intellettuale, che costituisce il fondamento delle economie del libero mercato imprenditoriale. La gente e le aziende investono volentieri tempo e denaro nella speranza di trovare un prodotto – nella fattispecie la musica – che piace e che si desidera comprare. In tutto il mondo le società dotate di una tutela forte della proprietà intellettuale progrediscono, mentre quelle in cui vi sono meno imprenditori e meno brevetti regrediscono.

Nel Regno Unito 38 000 musicisti di sessione hanno firmato una petizione a sostegno delle presenti proposte. Questi musicisti meritano l'aiuto che sono destinati ad avere grazie ad alla normativa in discussione. Un membro del mio collegio elettorale, il signor Ted Carrol – uno dei centinaia di musicisti di sessione – mi ha scritto chiedendoci di adottare questi compromessi. Pertanto mi esprimo vivamente a favore della relazione.

**Jacques Toubon**, *a nome del gruppo PPE-DE*. – (FR) Signor Presidente, onorevoli colleghi, la proposta che vi viene presentata costituisce una misura positiva per gli artisti, per l'arte e per la cultura, e il gruppo PPE-DE la sostiene.

Infatti il testo adesso ha assunto la forma di un compromesso che punta a tener conto dei vari punti di vista e dei diversi interessi e che – e questo è l'aspetto interessante – potrà essere adottato dal Consiglio, in cui finora un'esigua minoranza ha opposto resistenza.

Il compromesso migliora la proposta della Commissione. Esso rende più equa la relazione tra produttori e artisti, interpreti ed esecutori grazie ad una clausola che consente a questi ultimi di esercitare i propri diritti laddove non vengono esercitati dai produttori. Garantisce condizioni più giuste ai musicisti di sessione rispetto ai solisti. Tali musicisti beneficiano infatti del fondo permanente costituito grazie al prelievo del 20 per cento.

Nel corso della Presidenza spagnola penseremo ad estendere la proposta al settore audiovisivo, ossia ai produttori e agli attori. Per quanto concerne gli organismi di trasmissione, le sono grata, signor Commissario, per la dichiarazione che ha appena letto. Infatti dovrebbe proprio essere acclusa una dichiarazione molto precisa alla posizione del Consiglio in modo che non siano messe a repentaglio le questioni che attengono alla trasmissione radiofonica della musica.

Stiamo parlando di reddito effettivo: i musicisti di sessione vedranno triplicato il proprio reddito, arrivando fino a 2 000 euro. Gli interessi dei consumatori non saranno lesi, poiché l'estensione della durata della protezione non implica un aumento dei prezzi. Gli interessi delle biblioteche non verranno lesi, poiché esse non pagano le *royalties* agli artisti, agli interpreti e agli esecutori o ai produttori musicali. Li pagano solo agli autori e anche in questo caso vi sono molte eccezioni.

Per questa ragione sono profondamente grato agli onorevoli Crowley e Gill, al commissario McCreevy e alla Commissione per tutto il lavoro svolto in cui si tiene conto della situazione attuale del mondo, dell'aspettativa di vita aumentata e dei nuovi usi delle opere, motivo per cui dobbiamo adottare questo testo, facendo in modo che sia varato in via definitiva in prima lettura.

**Neena Gill**, *a nome del gruppo PSE*. – (EN) Signor Presidente, questa relazione ha avuto una genesi lunga e talvolta complessa in Parlamento a causa di pressioni intense provenienti da ogni dove, cui si aggiungevano regolarmente preconcetti e controargomentazioni. In ragione dell'urgenza e dell'importanza di adottare questa relazione nella presente legislatura, il relatore e i relatori ombra hanno lavorato duramente per raggiungere un accordo sui punti cardine della posizione del Consiglio. Pertanto mi congratulo con tutti coloro che hanno preso parte al processo che è sfociato in un consenso sensato, giusto e sostenibile. Sono però delusa, in quanto il Consiglio parallelamente non è giunto ad un accordo nemmeno stavolta.

D'altro canto, sono lieta che la relazione consegua gli obiettivi e gli scopi principali del gruppo PSE e che, in concomitanza con l'estensione della durata della protezione del diritto d'autore, agli artisti, agli interpreti e agli esecutori vada prima di tutto un aumento degli introiti. Per tale ragione posso accettare gli emendamenti di compromesso presentati dal relatore, in quanto vi sono contenute misure supplementari per tali figure.

Mi preme evidenziare alcuni emendamenti importanti: l'emendamento n. 58 che prevede una clausola permanente "Use it or lose it", gli emendamenti dal n. 59 al n. 61 che assicurano i diritti dei musicisti di sessione per i quali le case discografiche devono accantonare il 20 per cento degli introiti complessivi sulle

vendite, l'emendamento n. 62 sulla nuova piattaforma per gli artisti, gli interpreti e gli esecutori, l'emendamento n. 71 sulla possibilità offerta agli artisti, agli interpreti e agli esecutori di rinegoziare contratti migliori ed infine l'emendamento n. 75 sulla valutazione dell'impatto sugli interpreti di audiovisivi.

Di conseguenza, chiedo ai colleghi che nutrono riserve di riconsiderare la propria posizione e di votare a favore della relazione. Riconosco che non è perfetta e che permangono delle preoccupazioni. In circostanze diverse avrei voluto che tali punti venissero affrontati, in particolare per gli artisti, gli interpreti e gli esecutori, il periodo di tempo concesso alle case discografiche ai sensi della clausola "Use it or lose it" scatta dopo un anno invece che dopo alcuni mesi, come sarebbe stato preferibile.

Per concludere, chiedo al Consiglio di trovare urgentemente un accordo sulla questione. Tutte le altre parti in causa ci sono riuscite e sarebbe meglio che gli artisti, gli interpreti e gli esecutori avessero chiarezza quanto prima possibile.

**Sharon Bowles**, a nome del gruppo ALDE. – (EN) Signor Presidente, nonostante l'intraprendente tentativo del commissario e dei suoi servizi di guadagnarsi dei consensi, non posso sostenere la proposta di estendere la durata della protezione del diritto d'autore.

So che il testo si fonda su buone intenzioni, ma nell'era digitale, in cui la modalità di distribuzione dei fonogrammi è in rapido mutamento, perché dovremmo apportare un cambiamento irreversibile, estendendo un sistema che, di base, funziona ancora mediante i contratti e poggia su una struttura che meglio si adatta alla distribuzione e alla vendita tradizionali? L'unica speranza di salvare questa situazione consiste nell'affrontare il problema dei contratti che nel corso del tempo sono divenuti iniqui, cosa che non è stata fatta. Va affermato chiaramente che non è più possibile praticare l'assegnazione a vita senza clausole di rinnovo, c'è un prezzo che le case discografiche devono pagare per qualsiasi estensione.

E' stato compiuto un lavoro lodevole con l'imposizione di condizioni valide come corrispettivo dell'estensione, ma temo che queste aggiunte effettuate in corsa non siano pienamente adatte in una prospettiva di lungo termine, contengono delle incongruenze e dei difetti, poiché non è stata affrontata la questione dei contratti.

Ho tentato di giungere ad un compromesso per me accettabile ed infatti ho avanzato l'idea di limitare l'estensione della durata ai fonogrammi pubblicati prima del 1975, come è indicato negli emendamenti nn. 80 e 81 presentati dal gruppo ALDE, che sono compatibili con il pacchetto principale. Ammetto che si tratta di una soluzione per l'epoca del rock-and-roll, che adesso è il punto focale e che ha visto sia un'esplosione della musica pop che l'avvento di contratti assolutamente inadeguati. Ad ogni modo questo emendamento non ci metterebbe in una posizione irreversibile per tutti i fonogrammi più recenti. Decreterebbe la fine del modello corrente delle case discografiche che in fin dei conti sono i principali beneficiari ed i fautori della presente estensione. Ci concederebbe inoltre il tempo di riflettere e di sviluppare proposte più favorevoli per gli artisti, gli interpreti e gli esecutori e più orientate al futuro in modo che siano veramente adatte all'era digitale.

Se vorrete rivedere i punti che ho indicato, allora potremmo votare a favore del pacchetto, altrimenti non sarà possibile.

**Roberta Angelilli**, a nome del gruppo UEN. – Signor Presidente, onorevoli colleghi, innanzitutto mi voglio congratulare con il relatore per l'ottimo lavoro svolto. Attualmente il diritto d'autore è tutelato per una durata massima di 50 anni e a mio avviso questo termine non è sufficiente a dare la giusta remunerazione agli artisti per le loro opere di creazione e d'esecuzione. E' infatti importante migliorare la situazione sociale degli artisti con una maggiore tutela da parte delle Istituzioni.

Proprio per questo, siamo favorevoli all'estensione della protezione del diritto d'autore ad una durata di 95 anni e chiediamo che i ricavi aggiuntivi derivanti da questa proroga siano attribuiti esclusivamente agli artisti e in particolare che, per i 45 anni aggiuntivi, questi ultimi siano sciolti dall'obbligo contrattuale che impone loro di trasferire a terzi parte delle entrate. Infatti, questa misura deve essere esclusivamente volta ad un reale beneficio degli autori interpreti ed esecutori. D'altro lato, è bene anche che la Commissione valuti l'impatto e la necessità di una procedura di estensione di tale proroga anche al settore audiovisivo.

**Eva Lichtenberger**, a nome del gruppo Verts/ALE. – (DE) Signor Presidente, sussiste un problema in merito al diritto d'autore e in merito alla remunerazione per gli artisti. Pertanto dobbiamo adottare un approccio attivo ed intervenire. Tuttavia, assumendo siffatto approccio, è importante affrontare le sfide dell'era digitale senza sprecare energia.

Lasciate che vi spieghi come sono giunta a questa conclusione. La proposta che ci viene presentata onora solamente un'unica promessa, ossia la promessa di promuovere l'industria musicale. Se vogliamo affrontare la situazione reale in cui si trovano gli artisti e le condizioni in cui operano, volendo fare due calcoli, ci troviamo dinanzi a medie che sono nettamente troppo basse per gli artisti e che non riescono a garantire un sostentamento e un guadagno.

Inoltre i soldi non vanno direttamente agli artisti. Il fondo è eccessivamente esiguo per poter conseguire un qualche risultato. Un artista con cui ho discusso mi ha detto che si tratta di una redistribuzione frammentaria tra i vivi ed i morti. Ho dovuto contraddirlo: si tratta di una redistribuzione tra artisti e produttori e industria musicale, e solo a favore degli artisti più famosi.

In fin dei conti, signor Commissario, la proposta non è consona. Dobbiamo trovare una soluzione migliore. Ad esempio, dobbiamo introdurre un meccanismo basato su un'aliquota unica. Anche le proposte che ha presentato sulla clausola "Use it or lose it" sono solamente norme teoriche. Vi prego di varare una misura intelligente e ben concepita, come hanno raccomandato e richiesto gli artisti in occasione dell'audizione della commissione giuridica.

**Mary Lou McDonald, a nome del gruppo GUE/NGL.** – (EN) Signor Presidente, credo che l'iniziativa fosse veramente volta a migliorare la situazione sociale degli artisti, degli interpreti e degli esecutori, come hanno affermato il commissario McCreevy e l'onorevole Crowley, ma in realtà non consegue questo risultato. Purtroppo, nemmeno le modifiche introdotte in commissione riescono a migliorare il testo. Si tratta di una proposta che in definitiva remunererà gli artisti già affermati e l'industria.

Sono perplessa rispetto all'idea di estendere la durata di protezione del diritto d'autore, sia che si tratti di 70 anni o di 95, e sono perplessa non solo perché è opinabile e pressoché anacronistico nell'era digitale, ma anche perché, palesemente, una mossa del genere produce benefici principalmente al servizio degli interessi industriali e non degli artisti che faticano a farsi conoscere.

Non voglio minimamente mettere in dubbio il grande lavoro svolto e la buona volontà dei colleghi, ma il Parlamento dovrebbe bocciare la proposta. La Commissione deve ricominciare daccapo e presentare una proposta appropriata, che non verta semplicemente sul sostegno agli interpreti, agli esecutori ed ai musicisti, ma che assicuri il conseguimento di tale sostegno.

**Manuel Medina Ortega (PSE).** – (ES) Diversamente dalle ultime due colleghe che sono intervenute prima di me, convergo con la maggior parte dei deputati che si sono espressi in questo dibattito.

Si tratta di una direttiva valida, anzi di una direttiva eccellente, concepita per proteggere gli artisti, gli interpreti e gli esecutori.

E' stato detto che bisogna trovare un modo più intelligente per arrivare ad un compromesso, ma, stando a quello che ho sentito, così si uccide il concetto di proprietà intellettuale. Gli accordi possono essere raggiunti solo se esiste una legislazione certa.

Abbiamo già una legislazione riconosciuta a livello nazionale. La Commissione, per opera del commissario McCreevy, ha adottato un'iniziativa valida e positiva. Credo che l'Assemblea debba adottare l'accordo cui siamo giunti in seno alla commissione giuridica grazie al lavoro profuso dal relatore, l'onorevole Crowley, e dai vari relatori ombra, come gli onorevoli Gill e Toubon.

La direttiva, a mio parere, è magnifica ed è destinata a rafforzare la creazione di proprietà intellettuale. Inoltre prevede diverse raccomandazioni sul lavoro da svolgere in futuro.

Penso che l'adozione del testo in Aula – e spero che il Consiglio si allinei con la Commissione ed il Parlamento – possa assicurare che nel prossimo mandato la Commissione continuerà a percorrere questa strada, ossia presenterà proposte al Parlamento e compirà dei progressi nel quadro della protezione della proprietà intellettuale, un elemento vitale per lo sviluppo dell'Unione europea in quanto grande istituzione fondata su una cultura comune.

**Olle Schmidt (ALDE).** – (SV) Signor Presidente, signor Commissario, l'onorevole Crowley è un deputato capace, che spesso presenta proposte intelligenti. Stavolta, però, trovo difficile seguire le sue intenzioni. La Commissione propone che la durata della protezione per i fonogrammi passi dagli attuali 50 anni a 95, il che equivarrebbe praticamente a raddoppiare la durata corrente. Molti convergono sul fatto che sia eccessivo. Il compromesso ora in discussione prevede una durata di 70 anni, un termine che punta nella giusta direzione.

Rimangono, tuttavia, diverse questioni aperte. L'estensione aumenterà la diversità culturale e favorirà la produzione di nuove composizioni? Che effetto ha avuto l'estensione della durata della protezione del diritto d'autore negli Stati Uniti in termini di sviluppi successivi? Ha rafforzato la posizione degli artisti o sono forse state le case discografiche a beneficiarne maggiormente? Possiamo giustificare un'estensione che aumenta la durata della protezione in maniera così drastica? Non è troppo semplicistico affermare che la creatività e la spinta creativa sono direttamente connesse alla durata della protezione? Per come la vedo, a queste domande non è ancora stata data una risposta.

Essendo liberale, credo nel diritto d'autore e nello scopo che vi soggiace e quindi convergo con diversi colleghi di quest'Assemblea. Ovviamente è importante salvaguardare la produzione di nuove composizioni ed è importante che i compositori abbiano un controllo sul proprio lavoro, anche dal punto di vista finanziario. I nostri interventi legislativi in quest'Aula, però, devono essere proporzionati e credo che in questo caso non lo siano.

Nel mio paese la questione dell'accesso alle composizioni su Internet è stata al centro di un dibattito, soprattutto dopo il famoso processo che ha portato alla sentenza *Pirate Bay*. In questo momento in cui il diritto d'autore è oggetto di un dibattito intenso, commetteremmo un errore se approvassimo la proposta della Commissione di estendere la durata della protezione sui fonogrammi da 50 a 95 anni. Pertanto, come l'onorevole Bowles, anch'io voterò contro la proposta affinché sia bocciata su tutta la linea. E' mia convinzione che la Commissione debba ricominciare daccapo. Signor Commissario, la invito a ripensarci e a rielaborare la proposta, poi ritorni!

**Roberto Musacchio (GUE/NGL).** – Signor Presidente, onorevoli colleghi, a me pare che, di fronte ai grandi cambiamenti che stanno investendo il settore musicale e culturale in generale, l'Europa rischi di rispondere con soluzioni protezionistiche e vecchi schemi, promettendo briciole agli operatori e alle piccole case musicali si fanno invece infine gli interessi delle grandi *major* che vedranno notevolmente aumentate le possibilità di incrementare i propri profitti.

Vedete, anche all'indomani della condanna della Corte svedese ai gestori del sito internet *The Pirate Bay* che è stato sanzionato per aver favorito lo scambio *peer to peer* – come si dice – di materiale musicale, l'approvazione del Parlamento di una tale misura consoliderebbe una tendenza negativa e del tutto inadeguata ad affrontare le nuove dinamiche della presente era tecnologica e del bisogno di cultura, di comunicazione e di libertà di intere generazioni.

La tutela della libertà di espressione degli artisti, sta proprio nel loro rapporto con la società, la libertà di produrre arte e la libertà di fruirne stanno insieme ed hanno un comune avversario, l'asservimento mercantile della cultura che risulta rafforzato da questo provvedimento!

**Athanasios Pafilis (GUE/NGL).** – (EL) Signor Presidente, la proposta della Commissione e la relazione sono volte a mercificare definitivamente la creazione artistica e la cultura umana. Non sono state concepite per proteggere i musicisti.

L'estensione andrà a vantaggio esclusivo dei colossi monopolistici, delle multinazionali della musica, dell'industria dello spettacolo e dell'intrattenimento che continueranno ad arricchirsi grazie alle creazioni altrui. Chi ci rimetterà saranno i lavoratori, gli artisti e la stessa evoluzione umana, poiché, sotto la coercizione delle multinazionali, la stragrande maggioranza degli artisti, degli interpreti e degli esecutori saranno obbligati a cedere tutti i loro diritti per due soldi.

L'estensione genererà profitti per centinaia di milioni di euro per le multinazionali e solo poche decine di euro all'anno per i musicisti. Al contempo le grandi società controlleranno altresì la produzione intellettuale ai sensi della legge del profitto.

La proposta della Commissione, che gode del sostegno dei principali gruppi politici del Parlamento europeo, costituisce la riprova della natura, del carattere e degli interessi che l'Unione europea difende e tutela. Al fine di salvaguardare la redditività del capitale, l'Unione sta trasformando tutto in merce, dall'acqua all'arte, dalla cultura alle creazioni dell'uomo.

**Jens Holm (GUE/NGL).** – (SV) Signor Presidente, la proposta di estendere la durata della protezione del diritto d'autore a 95 anni dimostra in maniera terrificante che le grandi case discografiche sono riuscite a plasmare la proposta interamente a loro beneficio. Un'estensione così lunga colpirà esclusivamente i singoli consumatori e inibirà la produzione di musica nuova. Il gruppo GUE/NGL ha quindi presentato un



emendamento in cui si chiede di rimuovere il termine di 95 anni. Chiediamo inoltre che l'intera direttiva sia bocciata.

I diritti della canzone *Happy Birthday* apparterrebbero alla società nordamericana Warner. La gente che festeggia il compleanno in luoghi pubblici quasi non osa cantarla in alcuni posti degli Stati Uniti per timore di ritorsioni e di multe. Questo è un esempio della situazione assurda che si può venire a creare quando si consente agli interessi particolari e all'industria di governare la politica. L'esempio proviene dagli Stati Uniti, in cui la durata della protezione del diritto d'autore è già di 95 anni. Facciamo in modo che non accada in Europa. Bocciamo il termine di 95 anni e bocciamo l'intera direttiva!

Mi chiedo inoltre se la Commissione abbia effettuato una valutazione dell'impatto per calcolare la parte di entrate future che andrebbero nelle tasche dei singoli artisti e la parte che invece sarà trattenuta dalle grandi aziende.

**Manolis Mavrommatis (PPE-DE).** - (EL) Signor Commissario, come abbiamo sentito nel corso del dibattito, vi sono opinioni diverse sulla normativa che estende la durata della protezione della proprietà intellettuale.

Mi preme sottolineare ancora una volta che l'adozione di questa specifica direttiva non tocca i consumatori e non implica nemmeno l'aumento del prezzo dei fonogrammi. Tutti noi ci stiamo adoperando affinché il periodo di protezione dei diritti connessi sia esteso in ragione dell'aumento dell'aspettativa di vita. La proprietà intellettuale gode di un periodo di protezione di 70 anni dal decesso dell'autore, quindi genera un reddito considerevole per la sua famiglia. L'attuale protezione per i diritti connessi degli artisti, degli interpreti e degli esecutori, che è di 50 anni dalla registrazione, risulta pertanto molto breve. Per tale motivo è positivo il compromesso che prevede la fissazione di tale periodo a 70 anni.

Desidero inoltre attirare l'attenzione sullo studio che sarà elaborato sugli attori e sulla possibile proposta di direttiva che sarà presentata nel 2010. Credo infatti che anche le interpretazioni degli attori debbano essere protette, soprattutto in un periodo in cui la creazione artistica è importante e in cui gli sviluppi tecnologici possono essere un aiuto per salvaguardare il reddito degli artisti.

Per concludere, confido nella cooperazione della Commissione europea sulla proposta di una nuova direttiva.

**Glyn Ford (PSE).** - (EN) Signor Presidente, a scanso di dubbi, io sostengo l'estensione da 50 a 70 anni della durata della protezione del diritto d'autore. Il problema per me si pone in questi termini: chi ne trae beneficio?

Accolgo con favore il fatto che, come richiesto dal sindacato dei musicisti, i musicisti di sessione percepiranno il 20 per cento dei profitti della distribuzione. Il problema risiede nell'equilibrio che deve esserci tra le case discografiche multinazionali e gli interpreti. Molti di questi artisti hanno firmato contratti 30 o 40 anni fa con le società che si occupano di produzione, di distribuzione e della raccolta dei profitti delle vendite, in virtù dei quali percepiscono l'8 per cento del prezzo. Ora le stesse case discografiche multinazionali otterranno benefici per svariati milioni di euro senza dover fare assolutamente nulla, poiché in quest'era digitale non si può fare nulla. Sulla base della struttura industriale da tempo ormai resa superflua dai mutamenti tecnologici, è lo sceriffo di Nottingham che vince, non Robin Hood. Questi artisti devono avere la possibilità di recuperare i diritti che essi stessi hanno creato.

**Christofer Fjellner (PPE-DE).** - (SV) Signor Presidente, chiariamo una cosa: l'estensione della durata della protezione del diritto d'autore non porterà ad una maggiore produzione musicale o ad una musica migliore. Sinceramente quale musicista venticinquenne direbbe: "No, non farò questo disco, perché sarò pagato solo finché avrò 75 anni e non fino a che ne avrò 120"? L'estensione non incoraggerà nemmeno i musicisti poveri, in quanto non sono i loro dischi che si vendono per oltre 50 anni dall'uscita. Il provvedimento favorirà invece le grandi case discografiche oppure coloro che hanno già guadagnato molto grazie ai propri fonogrammi. Credo che si sia completamente perso ogni senso della misura.

Oggi giorno chi dovesse inventare una cura per il cancro – oltre a ricevere il Premio Nobel per la medicina – avrebbe una protezione per la propria invenzione per un massimo di 2 anni, mentre chi fa dischi avrebbe una protezione per la propria invenzione, o meglio per il proprio disco, per 95 anni. E' al di fuori da ogni logica. Convegno, però, sul fatto che 70 anni siano meglio di 95, pur ritenendo comunque che la cosa migliore da fare sarebbe quella di respingere in toto la proposta.

**Charlie McCreevy, membro della Commissione.** - (EN) Signor Presidente, mi piace pensare di aver imparato molto dalla mia esperienza di commissario europeo. Alcuni potrebbero non essere d'accordo, ma per me è così.

Ho imparato che tutto ciò che riguarda il settore della proprietà intellettuale è irto di insidie di ogni genere. Sono state sollevate una serie di questioni sul settore in Parlamento e nel Consiglio dei ministri, sia durante il mio mandato di commissario sia nel periodo precedente quando ero ministro del governo irlandese. Di alcuni temi si discute ormai da 20 o 30 anni. Ho imparato inoltre che ogni aspetto di questa materia attira una grande attenzione, genera un grande dibattito e interessa da vicino molti deputati, gli Stati membri e diversi interlocutori.

Di conseguenza, ho imparato che è estremamente difficile affrontare qualsiasi cosa in questa materia e tentare di raggiungere una soluzione accettabile. Nel mio mandato di commissario ho assistito a molti casi in cui non è stato possibile raggiungere alcun accordo in determinati settori.

Stando così le cose, non mi sorprende affatto la portata e la sincerità delle argomentazioni avanzate da ogni parte in questo dibattito, poiché tutti i temi che attengono alla materia della proprietà intellettuale suscitano sempre questo genere di discussioni e sono certo che gli oppositori della proposta di compromesso avanzata dall'onorevole Crowley si schiererebbero su fronti totalmente opposti su altri aspetti della proprietà intellettuale.

E' quindi molto interessante, in questo genere di dibattiti, vedere persone che assumerebbero una determinata posizione su altri aspetti della proprietà intellettuale prendere una posizione del tutto differente in questa sede, perché si tratta di una materia difficile e riconosco la sincerità dei deputati che sono intervenuti.

Reputo poco utile ritornare su tutti di vari punti sollevati individualmente e discuterne, dal momento che sono stati dibattuti fino alla nausea in commissione. Va riconosciuto che l'onorevole Crowley ed i relatori delle altre commissioni vi hanno dedicato molto tempo. Il Parlamento vi ha dedicato tantissimo tempo e vi ha profuso grandi sforzi, mentre molti dei miei collaboratori e l'organico della Direzione generale hanno lavorato in maniera particolarmente intensa su questa questione per cercare di raggiungere un compromesso accettabile.

Intendo, tuttavia, soffermarmi su alcuni punti. Consentitemi prima di tutto di sgombrare il campo da certi temi che non attengono tanto a questo dibattito quanto alle circostanze del dibattito precedente da qui è scaturita la presente proposta.

Vi assicuro che sono stati proprio gli artisti, gli interpreti e gli esecutori a chiedermi di andare avanti con la proposta – è stato questo gruppo ad esercitare le pressioni più intense.

Se vi è disaccordo in quest'Aula e negli Stati membri, posso ugualmente dire che vi erano opinioni differenti nella mia Direzione generale su questa questione, quando ho cominciato ad occuparmene, in merito alla modalità con cui procedere e molte delle opinioni diverse avanzate in questa sede sono le stesse. Credo sia naturale: se la questione suscita pareri così discordanti in Assemblea e negli Stati membri, ci si può aspettare la stessa cosa in seno alla Direzione generale.

Ad ogni modo, ho subito delle pressioni assai intense dagli artisti, dagli interpreti e dagli esecutori non noti. Gli interpreti famosi hanno dato il loro sostegno alla causa, poiché gli altri hanno pensato che sarebbe stato meglio far intervenire alcuni grandi nomi anche in quest'area in particolare, ma gli interpreti comuni – i musicisti di sessione pressoché sconosciuti al grande pubblico – sono stati i principali lobbisti. Credo sia significativo rilevare che, come ha affermato l'onorevole Heaton-Harris, 38 000 musicisti di sessione hanno dato il loro appoggio alla proposta.

Pertanto bisogna capire come sia meglio procedere. Direi che in genere la gente conosce il cantante delle quattro canzoni o dischi preferiti, ma nutro parecchi dubbi sul fatto che conosca chi effettivamente li abbia scritti. Tuttavia, l'autore dei testi ha i diritti a vita cui si aggiunge un periodo di 70 anni.

Se stasera vi nominassi sei canzoni tra le più note in assoluto, dubito che qualcuno in quest'Aula sappia chi le ha scritte, ma tutti quelli che conoscono una data canzone sono in grado di dire chi la canta. L'autore ha i diritti a vita più un periodo di 70 anni, ma l'interprete ha i diritti per 50 anni dalla data della sua esecuzione.

Guardando la questione da ogni possibile prospettiva morale, è ingiusto. Alcuni artisti hanno pubblicato un'unica canzone famosa all'età di 21 o 22 anni e poi sono scomparsi senza ricavarne un grosso guadagno. Negli anni della vecchiaia, quando arriveranno ai 70 anni e oltre, credo sia del tutto ragionevole che possano avere un piccolo reddito supplementare. Si può giungere in capo ad ogni sorta di argomentazione tecnica o intellettuale o di ogni altro genere, ma la correttezza prevale su tutto.

Come hanno affermato l'onorevole Crowley ed altri, è stato compiuto un tentativo sincero di affrontare alcune tematiche – tra cui talune molto controverse. Abbiamo fatto del nostro meglio per giungere ad una proposta. L'onorevole Crowley si è adoperato tantissimo per raggiungere accordi e compromessi e ha lavorato molto e a lungo.

Vorrei ora commentare alcune delle questioni che sono state evidenziate nel dibattito.

L'onorevole Gill, che ha dato molto supporto alla proposta e per questo la ringrazio, ha parlato della clausola "Use it or lose it", che si attiva dopo un anno, ma in fase di attuazione gli Stati membri possono prevedere un periodo di tre o di sei mesi, se lo desiderano.

L'onorevole Bowles – e non ho assolutamente dubbi sulla sua sincerità su questo punto – ritiene di non essere in grado di votare a favore di questa proposta o della proposta di compromesso avanzata dall'onorevole Crowley. Ella ha parlato di contratti. Ebbene, non credo che la questione dei contratti debba essere la causa della bocciatura della proposta. E' certamente un'altra la questione, che peraltro potrebbe essere l'oggetto di un'iniziativa diversa, ma solo e se la presente proposta verrà adottata.

L'onorevole Lichtenberger ha pronunciato un bel discorso. Desidero però farle presente che 2 000 euro non sono briciole per un musicista di sessione. Il fondo, come ho detto prima, gode del sostegno di 38 000 musicisti di sessione e loro sanno certamente cosa sia corretto fare.

L'onorevole Medina Ortega, partendo dalla sua vasta esperienza politica, ha presentato un'ottima argomentazione e convergo con lui sul fatto che il testo abbia buone possibilità di essere accettato anche dal Consiglio. Come egli ha evidenziato, dobbiamo essere realistici, poiché, avendo opinioni diverse anche su questo fronte, dobbiamo presentare una proposta – come hanno fatto l'onorevole Crowley ed altri – che abbia buone possibilità di essere varata dal Consiglio dei ministri ed egli lo ha spiegato efficacemente ed esaurientemente.

Gli onorevoli Schmidt e Musacchio hanno parlato dei modelli correnti nel comparto delle case discografiche, ma noi non li stiamo sostenendo. La durata di 70 è aperta a tutti i nuovi modelli innovativi di attività.

L'onorevole Holm ha fatto riferimento alla possibilità di essere multati, ad esempio perché si canta *Happy Birthday*, ma credo che su questo punto egli abbia le idee confuse. Non si tratta della canzone, l'oggetto sono solo i fonogrammi dell'interprete, quindi, l'onorevole Holm può tranquillamente cantare questa canzone tutte le volte lo desidera senza correre il pericolo di essere sanzionato in alcun modo. La normativa verte sul fonogramma dell'interprete, non sull'autore.

L'onorevole Mavrommatis ha illustrato una serie di punti di cui abbiamo presto nota, ma penso che un periodo di 70 anni sia la migliore soluzione possibile.

Per concludere, desidero esprimere il mio apprezzamento e la mia ammirazione per l'efficiente gestione di questa materia da parte di tutti coloro che se ne sono occupati in Parlamento. Ne è scaturita la proposta di compromesso che è stata presentata dall'onorevole Crowley e che, a mio giudizio, dà prova della nostra disponibilità a migliorare il quadro giuridico per la comunità creativa. Penso che in futuro proteggere chi crea si rivelerà la scelta giusta. Una migliore efficienza delle infrastrutture preposte alla gestione dei diritti inoltre sconfesserà chi sostiene che una migliore protezione provocherà una cultura online meno vivace.

Desidero ringraziare tutti coloro che hanno preso parte al dibattito, in particolare il relatore, onorevole Crowley, non perché sia un mio collega irlandese e un amico di vecchia data, ma perché si è adoperato enormemente per cercare di rendere per quanto possibile accettabile questo compromesso sullo sfondo di molti interessi contrapposti in Parlamento e anche per favorire un compromesso che, come ha affermato l'onorevole Medina Ortega, ha una buona possibilità di essere accolto anche dal Consiglio dei ministri.

**Brian Crowley, relatore.** – (EN) Signor Presidente, desidero rinnovare i miei ringraziamenti ai colleghi per i contributi resi al dibattito. Purtroppo, nonostante le discussioni, le proposte, gli emendamenti e gli ulteriori emendamenti e cambiamenti che sono stati apportati, alcuni colleghi non hanno ancora colto l'evoluzione che si è prodotta. Devo dire, a titolo del tutto personale, che posso comprendere il punto di vista di tutti e i motivi che vi soggiacciono.

E' difficile capire, però, quando si ricevono emendamenti dai colleghi cui viene accluso un articolo del Financial Times in cui si afferma che dovremmo votare contro il diritto d'autore, mentre il fondo dell'articolo recita: "Tutti i diritti riservati". Anche il Financial Times, che si oppone alla protezione e all'estensione del diritto d'autore, alla fine ne fa uso!

Allo stesso modo, alcune organizzazioni dei consumatori sostengono che sia sbagliato estendere la durata della protezione del diritto d'autore, poiché in questo modo si interferisce con i diritti e con le scelte dei consumatori, anche qui non capiscono o non credono al fatto che il diritto d'autore esiste già, come esistono i diritti connessi e la protezione.

Alcuni colleghi parlano dell'imposizione che si produce sull'innovazione e sulla creatività, ma come si può creare qualcosa se i diritti non sono protetti? Se le creazioni non sono tutelate, com'è possibile creare?

Coloro che parlano di commercializzazione – o meglio di “mercificazione” come diceva la traduzione – nell'industria discografica dovrebbero svegliarsi e rendersi conto di come vanno le cose. E' sempre stato così. Prima ancora dell'esistenza della musica registrata, quanto si compravano le partiture, parte del prezzo andava al creatore di tale musica come pure parte degli introiti delle esecuzioni.

Pertanto dobbiamo ripristinare equilibrio ed equità nella materia per garantire i diritti dei più deboli per quanto concerne le condizioni contrattuali e la relativa attuazione alla fine della carriera in modo che possano avere protezione e utilizzare la propria creazione.

E' importante riconoscere che l'avvento delle nuove tecnologie – che riteniamo fantastico – non implica il diritto a prendere senza dare nulla in cambio. Se in passato qualcuno andava in un negozio di dischi, prendeva un CD o un disco in vinile ed usciva senza pagare, veniva accusato di furto; scaricare musica gratuitamente è la stessa cosa.

Bisogna consentire la messa in atto di meccanismi adeguati.

Infine desidero ringraziare gli onorevoli Toubon e Gill e tutti i colleghi per l'aiuto e per l'assistenza. Sono particolarmente grato all'onorevole Medina Ortega per gli orientamenti e consigli che mi hanno aiutato a superare un problema relativo alla Spagna.

**Presidente.** – La discussione è chiusa.

La votazione si svolgerà domani alle 12.00.

#### ***Dichiarazioni scritte (articolo 142 del regolamento)***

**Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (PSE), per iscritto.** – (PL) La relazione mira a sostenere gli artisti europei, estendendo la durata della protezione del diritto d'autore sui fonogrammi da 50 a 70 anni.

Il documento prevede inoltre l'istituzione di un fondo per i musicisti di sessione, alimentato dai contributi dei produttori pari al 20 per cento delle entrate annue derivanti dall'estensione del diritto d'autore. A cinquant'anni dalla pubblicazione di un fonogramma l'esecutore potrà inoltre risolvere il contratto, se il produttore non lo commercializza.

Si tratta di modifiche nuove, anche se superficiali, alla normativa sul diritto d'autore, che necessita di una revisione urgente. Il diritto d'autore esisteva prima di Internet e si radica in un'era diversa. Ora occorre un approccio nuovo.

La normativa vigente, che comprende la direttiva 2006/116/CE del 12 dicembre 2006, consente una scappatoia giuridica a causa dello sviluppo delle nuove tecnologie. L'adozione della relazione Crowley da parte del Parlamento europeo permetterà una certa protezione multiculturale, favorendo la competitività nell'industria musicale mondiale. Il Parlamento ha altresì chiesto alla Commissione di effettuare una valutazione sulla necessità di applicare un'estensione analoga della durata della protezione del diritto d'autore degli interpreti e dei produttori nel settore audiovisivo. Entro il 1° gennaio 2010 la Commissione dovrà presentare una relazione sui risultati di tale valutazione al Parlamento europeo, al Consiglio e al Comitato economico e sociale. Dobbiamo ancora attendere invece per poter operare una revisione profonda della legislazione in materia di diritto d'autore.

### **18. Piano d'azione sulla mobilità urbana (discussione)**

**Presidente.** – L'ordine del giorno reca la relazione (A6-0199/2009), presentata dall'onorevole Savary a nome della commissione per i trasporti e il turismo, sul piano d'azione sulla mobilità urbana [2008/2217(INI)].

**Gilles Savary, relatore.** – (FR) Signor Presidente, signor Commissario, grazie. Il Parlamento europeo sta compiendo un esercizio di stile pressoché senza precedenti con questa relazione. Infatti il tema della mobilità

urbana è stato sollevato per la prima volta dal commissario competente per i trasporti, Jacques Barrot, oltre due anni fa ormai. Dopodiché è stato pubblicato il Libro verde della Commissione, la quale ci ha presentato le proprie conclusioni nella primavera del 2007. Tali conclusioni a loro volta sono state l'oggetto di una relazione – una relazione d'iniziativa – redatta dall'onorevole Rack, che oggi è presente in Aula.

In virtù del sistema istituzionale europeo il Libro verde deve essere seguito da un Libro bianco e quindi stiamo discutendo le proposte della Commissione europea in merito ai piani d'azione sulla mobilità urbana.

Devo ringraziare il commissario Tajani, che è in sala, per avermi avvertito in dicembre che sul piano politico la Commissione non sarebbe stata in grado di presentare una proposta in tale periodo. E' comprensibile: per ragioni soggettive diversi Stati membri nutrono delle riserve su questo argomento viste le imminenti elezioni europee, ma il Parlamento ha cercato di raccogliere la sfida.

Desidero inoltre rendere omaggio ai colleghi di tutti i gruppi politici presenti qui oggi – soprattutto i coordinatori – e alla commissione per lo sviluppo regionale per aver sostenuto la mia proposta, che è volta a consolidare le prerogative di cui godiamo. Infatti, visto che la Commissione non può prendere l'iniziativa, spetta a noi farlo.

La nostra proposta è pressoché senza precedenti. In effetti non so se sia mai successo in quest'Aula: proponiamo alla Commissione il piano d'azione che essa stessa avrebbe dovuto proporci.

Naturalmente non ci si può aspettare alcuna apertura giuridica da una relazione d'iniziativa di questo genere. Proponendo un piano d'azione molto pratico, corredato da proposte estremamente precise, il Parlamento, non avendo poteri esecutivi e non essendo il governo dell'Unione europea – ruolo che spetta alla Commissione – può solamente sperare di essere ascoltato.

Devo dire, per inciso, che negli ultimi mesi abbiamo raccolto un grandissimo sostegno da parte di tutte le organizzazioni che si occupano di questi temi, tra cui soprattutto – e lo dico a beneficio dei pochi colleghi che nutrono ancora delle riserve sull'iniziativa – le autorità locali e tutte le organizzazioni che le rappresentano, anche in paesi che oggi adducono la sussidiarietà per affermare che questo piano d'azione è fuori questione.

Credo pertanto che le autorità locali abbiano riconosciuto che la mobilità urbana con tutta probabilità diventerà una delle sfide principali del XXI secolo. Perché? Perché oggi il 60 per cento degli europei vive nelle aree urbane. Nel 2020 tale percentuale è destinata a salire all'80 per cento e noi, come Unione europea, siamo dotati della base giuridica che ci rende congiuntamente responsabili con gli Stati membri e con le autorità locali in materia di politica dei trasporti.

Essendo europei, possiamo forse fare a meno di avere una qualche idea o di prendere una qualche iniziativa in settori in cui il trasporto presenterà i problemi più complessi e senz'altro i più pressanti negli anni a venire? Non credo proprio, e quindi il Parlamento europeo non ha voluto restare in silenzio e tacere sulla mobilità europea. Anzi, per certi versi ha voluto sfruttare questa iniziativa per chiedere alla Commissione di riprendere la questione come priorità nel prossimo mandato.

Desidero ringraziare tutti i coordinatori, visto che ci siamo adoperati come non mai prima d'ora, abbiamo lavorato molto a monte e la relazione che è stata presentata ha raccolto un largo sostegno in seno alla commissione per i trasporti e il turismo.

Mi preme far presente che la relazione si fonda sul principio di sussidiarietà. E' assolutamente impensabile – certo mi sto dilungando, ma sono sicuro che perdonerà il relatore, signor Presidente – che l'Europa voglia prendere decisioni connesse al trasporto urbano al posto delle autorità locali.

Io stesso sono un rappresentante eletto a livello locale e sono un acceso fautore della libertà di amministrazione delle autorità locali, come dimostrano le campagne che ho condotto in questa sede, soprattutto con l'onorevole Piecyk, collega della commissione per i trasporti e il turismo. Credo, però, che l'Europa possa incentivare e migliorare lo scambio di informazioni e di migliori prassi ed è questa l'essenza delle proposte che saranno illustrate a breve.

**Antonio Tajani, vicepresidente della Commissione.** – (FR) Signor Presidente, prima di tutto vorrei ringraziare l'onorevole Savary per il lavoro svolto. Lo ringrazio per l'impegno che ha profuso al fine di promuovere la politica europea sui trasporti nelle città più grandi e nelle città in genere. Non si tratta di un tema secondario: se vogliamo essere all'altezza della sfida dei trasporti in Europa, dobbiamo lavorare nel campo del trasporto urbano.

Per tale ragione desidero primariamente ringraziare l'onorevole Savary. Ribadisco: lo ringrazio, abbiamo compiuto dei progressi nel settore del trasporto urbano e la relazione di oggi, che sarà votata domani, reca un messaggio molto importante. E' un messaggio che dobbiamo ascoltare e spero di essere in grado di dare un riscontro positivo all'onorevole Savary su questo impegno nel corso del prossimo mandato.

Ora continuerò l'intervento nella mia lingua.

(IT) Signor Presidente, onorevoli colleghi, il trasporto urbano costituisce certamente una parte integrante del sistema di trasporto dell'Unione europea perché poi tutto il sistema comincia e termina spesso nelle grandi aree urbane, ne attraversa tantissime durante i tragitti. Per questo non è importante soltanto la mobilità urbana e occuparsene per quanto riguarda la vita delle città, ma anche per tutti i trasporti, anche quelli a lunga distanza.

Combattere il cambiamento climatico, facilitare gli scambi, garantire le forniture energetiche, dare risposta alle esigenze di mobilità dei cittadini, diminuire i problemi legati alla congestione, far fronte al cambiamento demografico, sono tutte questioni di importanza fondamentale per la politica europea e la mobilità delle aree urbane è intimamente connessa a tutte queste sfide.

Proprio per questo motivo la Commissione ha presentato il proprio Libro verde sulla mobilità urbana nel settembre del 2007, la consultazione che ha seguito l'adozione del Libro verde ha dimostrato che esiste un accordo ampio sul fatto che l'Unione europea ha un ruolo da svolgere in questo settore. La vostra risoluzione sul Libro verde, sulla mobilità urbana preparata sotto la guida del relatore, l'amico Rack, adottata il 9 luglio del 2008, sostiene questa conclusione.

L'obiettivo del Libro era preparare il terreno per un piano d'azione della mobilità urbana; la decisione del Parlamento di procedere con un proprio piano d'azione prima della proposta della Commissione invia un forte segnale politico; ecco perché ho sottolineato l'importanza del lavoro di Savary, in quanto relatore e anche dimostra quanta importanza dà il Parlamento a un lavoro che noi non dobbiamo assolutamente trascurare.

Voi sapete bene che sono impegnato sul tema della mobilità urbana e sull'adozione in tempi brevi di un piano d'azione articolato, che vorrei ribadirlo, è previsto nel programma di lavoro della Commissione per il 2009 e spero possa essere adottato il prima possibile. Savary lo ha detto molto bene, nel corso del suo intervento, ci sono all'interno delle istituzioni europee delle resistenze perché alcuni ritengono che il principio di sussidiarietà, con un piano d'azione del genere, verrebbe violato. Io non credo che si tratti di violarlo, anche perché se noi rifacendoci al latino, riteniamo la sussidiarietà parola che viene dalla parola *subsidiium*, cioè aiuto, noi dobbiamo, come istituzione europea, aiutare le istituzioni locali a meglio lavorare. Aiutare non significa sostituirsi, significa contribuire invece a una migliore soluzione dei problemi!

Senza voler entrare nel merito della proposta posso confermarvi che il nostro piano d'azione si baserà su azioni che portiamo avanti da tempo e le integrerà in un contesto coerente, cercando di conferire quella visione politica che ancora manca all'azione europea in ambito di mobilità urbana. Si dovrebbero delineare così il quadro politico per altre azioni future negli ambiti in cui l'iniziativa a livello comunitario sono considerati utili o addirittura necessari.

La vostra relazione darà sicuramente un contributo importante al dibattito interno e posso assicurarvi che potremmo tenere in considerazione, numerose delle proposte che contiene. Naturalmente, ci sono aspetti e dettagli che ritengono ulteriori chiarimenti o discussioni. Esamineremo, ve lo posso assicurare, le vostre proposte con grande attenzione, insieme alla raccomandazione del Comitato delle regioni, da voi consultato.

Il dialogo tra di noi non si conclude soltanto con il voto di oggi, sarà mia cura, nel prosieguo dei lavori della Commissione, tenermi in contatto con l'onorevole Savary e con gli altri parlamentari che hanno seguito con attenzione questo settore del trasporto per poter adottare un piano da parte della Commissione che sia in sintonia con quello che sta adottando il Parlamento e che possa veramente essere di qualità e – ripeto – non indicare che la Commissione sostituisce gli enti locali, ma soltanto dimostrare che la Commissione vuole aiutare gli enti locali a lavorare meglio utilizzando uno scambio di informazioni e di buone pratiche che permettono di vivere meglio ai nostri cittadini e di spostarsi meglio nelle città, fuori dalle città e attraversando le città. Per questo motivo, ringrazio il Parlamento europeo per il lavoro che ho svolto e il voto che darà a questo piano.

**Jean Marie Beaupuy**, relatore per parere della commissione per lo sviluppo regionale. – (FR) Signor Presidente, signor Commissario, onorevole Savary, onorevoli colleghi, siamo parte di un'assemblea parlamentare che

ha il compito di votare i testi, signor Commissario, e soprattutto siamo parte di un'assemblea parlamentare che si deve adoperare affinché i testi vengano attuati.

Oggi rileviamo che, dopo l'eccellente lavoro svolto dal suo predecessore sul Libro verde e i circa 400 contributi che vi hanno fatto seguito, non sono stati registrati grandi progressi al punto che, come ha lei stesso ribadito poc'anzi, è stato interessante che il Parlamento abbia espresso un parere.

Infatti la natura aborrisce i vuoti, pertanto, quando la Commissione europea non adempie al proprio compito, è il Parlamento che vi deve sopperire e in proposito devo dire che – come lei stesso ha affermato, signor Commissario – il lavoro svolto dall'onorevole Savary è molto interessante, poiché in realtà le fornisce il materiale necessario per redigere il piano d'azione.

Non voglio implicare che sia in atto un ribaltamento dei ruoli tra la Commissione ed il Parlamento, ma va osservato che, in attesa dell'adozione del trattato di Lisbona, il Parlamento in effetti si sta assumendo un po' più di potere.

Questo lavoro dell'onorevole Savary è eccellente, poiché tiene conto ancora una volta di una serie di proposte presentate dalla commissione per lo sviluppo regionale.

Pur rispettando il principio di sussidiarietà, ovviamente, ci aspettiamo che lei ci fornisca una guida, che si rivelerà utile. Il suo scopo non sarà quello di imporre costrizioni alle autorità locali, anzi servirà proprio ad aiutarle. Ci attendiamo che lei presenti degli indicatori – ovviamente tesi ad essere un sostegno, non un limite. Soprattutto ci aspettiamo che lei presenti gli elementi connessi al piano di viaggio. In alcuni paesi esiste già. In alcuni paesi siffatti piani sono persino obbligatori, sono del tutto vitali.

Consentitemi di citare un esempio. Nell'ambito dell'intergruppo per l'edilizia abitativa urbana, che ho l'onore di presiedere, abbiamo posto l'accento sulla crescita urbana degli ultimi anni: nell'arco di un decennio siffatta crescita è stata pari al triplo della superficie del Lussemburgo. Allora qual è la connessione con il dibattito di stasera? Il collegamento è diretto, in quanto gli utenti che risiedono in città viaggiano esattamente il 20 per cento in più ogni giorno a causa della crescita urbana e oltre il 70 per cento di essi usa la propria autovettura.

Tutto ciò per dire che, quando la commissione per lo sviluppo regionale le chiede di osservare la condizione dei piani di viaggio, oltre all'approccio integrato, afferma il principio generale che speriamo molto lei vorrà tenere in conto nel suo piano d'azione.

La questione ovviamente è già stata sollevata all'interno del nostro Intergruppo per l'edilizia abitativa urbana e vorremmo esprimerle la nostra gratitudine sin d'ora per aver tenuto in considerazione l'approccio integrato anche in questo caso.

Lei però oggi non ha risposto alle nostre domande, signor Commissario. Lei in effetti ha preso un impegno a metà per certi versi. E' stato molto determinato in linea di principio, ma non ci ha dato alcuna garanzia.

La situazione in realtà è grave. Perché? Quattrocento milioni di europei vivono nelle aree urbane e sono esposti a condizioni di vita tali da costringerli a sprecare tempo ogni giorno bloccati nel traffico. Sappiamo che gli intasamenti sulle strade ci costano l'1 per cento del PIL. Mentre parliamo di piano di rilancio – un piano di rilancio economico – permettiamo che vengano sprecati miliardi di euro.

E' necessario intraprendere un'azione rapida, signor Commissario, poiché questi piani sulla mobilità urbana sono un elemento cruciale del piano di rilancio, ma sono altresì cruciali in vista della sfida del cambiamento climatico dal momento che, come lei ha evidenziato, il 40 per cento dell'inquinamento viene riscontrato nelle città. Non vorrei poi tralasciare l'aspetto della sicurezza, considerando che due incidenti stradali su tre avvengono nelle aree urbane. Quando si sa che un decesso o un caso di lesioni gravi costano quasi un milione di euro, risulta chiara la portata dei costi economici ed umani che comporta ogni anno questa sfida della mobilità urbana.

Di conseguenza, per tutte queste ragioni concrete, alla vigilia delle elezioni europee, le chiediamo, signor Commissario, se possibile, nel corso delle conclusioni del dibattito di stasera, di andare oltre le proposte e le promesse. Non vogliamo promesse generiche, ma le chiediamo di prendersi un impegno verso un piano d'azione – il suo piano d'azione – in modo che i cittadini europei siano più inclini a recarsi alle urne il 7 giugno.

**Reinhard Rack**, a nome del gruppo PPE-DE. – (DE) Signor Presidente, mi unisco al relatore, l'onorevole Savary, esprimendo il mio rammarico, in quanto la Commissione non è andata avanti con il suo progetto originale sul piano d'azione integrato.

Sono molti i motivi per cui tutte le parti in causa, dalle autorità locali fino all'Unione europea, stanno cercando di migliorare le condizioni del trasporto urbano. Sappiamo che la maggior parte della popolazione in Europa vive nelle aree urbane e che le attuali condizioni di trasporto sono tutt'altro che ottimali. Pertanto siamo tutti d'accordo sulla necessità di presentare delle proposte integrate su iniziativa del Parlamento nell'ambito del piano e della relazione dell'onorevole Savary, che ringrazio per l'impegno e per le proposte specifiche.

Al contempo, desidero evidenziare che i timori o le previsioni di molti non sono destinati a divenire realtà. Nessuno vuole privare i comuni o le autorità locali o regionali del diritto di configurare le condizioni del traffico. Vogliamo solamente prestare aiuto a livello europeo in modo che sia intrapresa un'azione sulla base di norme omogenee e ragionevoli che i comuni, le città e le autorità regionali possano accettare. Il principio di sussidiarietà non è in pericolo. In questo ambito vogliamo semplicemente contribuire a tutelarlo.

Per tale ragione, perseguendo l'interesse dei cittadini, continueremo ad adoperarci affinché, quando un cittadino si trova a dover percorrere dieci o venti chilometri in Europa, non si trovi in una zona a traffico limitato dove pensa si applichino le stesse norme della sua area solo per scoprire che in effetti vigono norme completamente diverse.

Nessuno vuole imporre una sorta di *congestion charge* o altre norme alle comunità, ma se tali misure già sono in atto, esse devono essere usate in un contesto che i cittadini riconoscono. Di fondo siamo d'accordo, in quanto da oltre cent'anni adottiamo un approccio comune sui segnali stradali. Lo stesso varrà anche in futuro per il presente ambito.

**Saïd El Khadraoui**, a nome del gruppo PSE. – (NL) Innanzi tutto desidero ringraziare il relatore, onorevole Savary, e tutti coloro che hanno contribuito a conseguire il risultato finale per il lavoro svolto e il relatore in particolare per aver preservato, almeno sinora, un'istanza che avanziamo da lungo tempo, benché la Commissione abbia indicato la sua intenzione di abbandonare il piano d'azione.

Chiedo alla Commissione di intervenire quanto prima possibile. Nonostante l'esigua minoranza che in Parlamento ed evidentemente anche in seno alla Commissione e negli Stati membri, secondo cui dovremmo astenerci da tutte le materie che attengono all'ambito urbano, è del tutto palese che l'Europa offre un valore aggiunto quando si devono affrontare problemi significativi ed ampiamente condivisi.

La relazione contiene una serie di proposte interessanti. Una ovvia è la raccolta di informazioni, di dati raffrontabili che possono essere usati per identificare i problemi. Altre prevedono lo scambio e la promozione delle idee valide, l'incentivazione dell'innovazione tecnologica, la garanzia dell'interoperabilità dei sistemi, l'incoraggiamento rivolto alle città di redigere piani sulla mobilità per giungere ad una mobilità sostenibile. Questi e altri esempi riguardano chiaramente questioni che devono essere organizzate a livello europeo nel tentativo di rendere più vivibili, più accessibili e più sostenibili le nostre città. Confido pertanto nella Commissione affinché si occupi della questione nell'interesse dei nostri concittadini.

**Michael Cramer**, a nome del gruppo Verts/ALE. – (DE) Signore Presidente, onorevoli colleghi, anch'io porgo i miei ringraziamenti al relatore.

Nel contesto del cambiamento climatico il trasporto urbano svolge un ruolo centrale, poiché rappresenta il 70 per cento di tutte le emissioni inquinanti. Riusciremo infatti a conseguire i nostri obiettivi in materia di protezione del clima, solamente se cambiamo la politica dei trasporti nell'UE. Il potenziale maggiore è nelle città, dove il 90 per cento di tutti i tragitti in macchina è inferiore ai 6 chilometri e quindi sussiste un margine per incentivare l'uso dell'autobus, del tram, della bicicletta o dei percorsi a piedi.

Siamo del tutto lieti che la maggioranza acconsenta a stanziare fondi comunitari solo alle città con oltre 100 000 abitanti purché presentino un piano di mobilità sostenibile. Ci dispiace che non sia stata approvata la nostra proposta di introdurre un limite di velocità generalizzato di 30 km orari, con l'opzione per le città di fissare limiti superiori su certe strade in ottemperanza al principio di sussidiarietà. Questa possibilità, oltre ad essere positiva per il clima, ridurrebbe il numero di incidenti stradali. Ogni anno muoiono 40 000 persone sulle strade europee: le vittime sono decisamente troppe.

**Johannes Blokland**, a nome del gruppo IND/DEM. – (NL) Innanzi tutto ringrazio l'onorevole Savary per la positiva collaborazione. Egli ha redatto una relazione valida in stretta cooperazione con i relatori ombra.

Il testo indica chiaramente che la mobilità urbana è parte del settore dei trasporti, un comparto ricco di sfide e di opportunità. Le sfide riguardano gli obiettivi europei sul cambiamento climatico, il controllo degli intasamenti stradali, la sicurezza sulle strade e la viabilità, mentre le opportunità toccano la sfera dello sviluppo economico sostenibile e, strettamente legata a questo elemento, la crescita dell'impiego del trasporto interno.



Visto che la relazione è eccellente ed è giusto tenere in dovuta considerazione il principio di sussidiarietà, desidero brevemente parlare del collegamento tra mobilità urbana e trasporto interno. Lo sviluppo economico sostenibile in Europa, soprattutto nel settore del trasporto e nelle aree urbane, dipenderà largamente dall'uso delle vie interne navigabili. Molte città europee sono dotate di vie navigabili interne e di conseguenza hanno l'innata capacità di soddisfare la crescente domanda di trasporto in maniera sostenibile. Dopo tutto l'aumento di questo tipo di trasporto interno non richiede grandi investimenti infrastrutturali, non intensifica la congestione delle città europee e non aggrava i problemi ambientali e climatici nelle città europee, purché vengano usati motori e carburanti puliti. Se la capacità di trasporto interno esiste già nelle città europee, tale capacità va usata e promossa.

Il futuro della mobilità urbana pertanto è strettamente connesso al futuro del trasporto interno. Chiedo quindi alla Commissione europea di tenere ben presenti gli interessi di questo comparto quando redigerà la nuova normativa sulla mobilità urbana.

**Renate Sommer (PPE-DE).** - (DE) Signor Presidente, discutiamo del trasporto urbano nell'UE da lungo tempo. Perché esattamente? Non abbiamo nemmeno la competenza per farlo. Tale facoltà originariamente era stata ravvisata perché circa l'80 per cento della popolazione vive nelle aree urbane e, in ragione del cambiamento climatico, volevamo assumercene la responsabilità.

Fortunatamente, grazie alle nostre proteste, siamo riusciti a ridimensionare le ambizioni della Commissione europea in merito al piano d'azione sul trasporto urbano. Ringrazio quindi il commissario Tajani per la grande comprensione. "Subsidere" infatti significa sostenere, non prescrivere, ma ovviamente, essendo italiano, egli conosce i fondamenti del latino meglio di me, che sono tedesca.

Il punto importante per me è innanzi tutto che la relazione, la relazione del Parlamento, evidenzia la stretta osservanza con i principi di sussidiarietà e di proporzionalità. In materia di traffico urbano è inammissibile varare misure legislative varate sul piano europeo, mentre è nostro compito adottare misure di sostegno. E' pertanto opportuno favorire le riflessioni e lo scambio delle migliori prassi. Non dobbiamo tutti reinventare la bicicletta. Spetta alle città avanzare le soluzioni, che quindi devono essere elaborate dalle autorità locali, poiché solo loro sanno quali sono le necessità.

I comuni devono tenere conto di situazioni molto variegata e quindi devono avere sufficiente spazio di manovra, soprattutto se devono mantenere vivo il proprio centro. Il centro città è un'attrattiva importante per le città. E' quindi importante non escludere le autovetture private e concentrarsi maggiormente sulla logistica urbana. Vorrei infatti che ci fosse un maggiore sostegno alla ricerca sulla logistica degli spazi commerciali in città. In questo modo, si allevierebbe la pressione a livello urbano.

E' altresì importante tenere conto del cambiamento demografico. La società sta andando incontro ad un fenomeno costante di invecchiamento. I requisiti della mobilità ed i requisiti residenziali stanno cambiando. Se vogliamo ridurre il traffico, la popolazione deve avere la possibilità di soddisfare le proprie esigenze nei pressi del luogo in cui vive, e questa è altresì una sfida per il commercio al dettaglio. Tutto il resto va semplicemente a favore della campagna.

Non abbiamo bisogno di un osservatorio sulla mobilità urbana. Costerebbe un sacco di soldi e genererebbe una quantità enorme di carta destinata solamente a finire negli archivi di Bruxelles.

**Maria Eleni Koppa (PSE).** - (EL) Signor Presidente, la relazione sulla mobilità urbana forma una parte importante della mobilità viabile in Europa ed una parte integrante della strategia atta a conseguire una crescita sostenibile e gli obiettivi di Lisbona.

La sfida concerne le azioni innovative da adottare e le misure legislative da varare per migliorare in maniera sostanziale la qualità della vita dei cittadini che abitano nelle aree urbane. E' assodato che la vita quotidiana dei cittadini europei è diventata considerevolmente più difficile a causa dello stress dovuto alla necessità di spostarsi, al traffico, all'inquinamento, al rumore e al deterioramento ambientale. Pertanto bisogna trovare un equilibrio tra l'ambizione, da un lato, di sviluppare una politica comune sui trasporti come diritto alla mobilità e come parte importante della crescita economica e, dall'altro, un approccio integrato volto ad allentare la congestione sulle strade e a rendere un contributo sostanziale nella lotta al cambiamento climatico.

In definitiva, si dovrebbe promuovere una vita più umana. Dobbiamo sviluppare modalità combinate di trasporto quanto prima possibile e dare ai cittadini le informazioni sulle reti di trasporto urbano in modo che siano in grado di scegliere.

Anch'io desidero porgere le mie congratulazioni al relatore per questa ottima e sostanziale relazione e chiedo alla Commissione europea di non perdere altro tempo e di non sprecare energia per preparare il piano d'azione.

**Mieczysław Edmund Janowski (UEN).** – (PL) Signor Presidente, mi congratulo con l'onorevole Savary per come ha affrontato la materia. Il trasporto rappresenta un problema fondamentale nelle aree urbane. Siffatte tematiche, in virtù del principio di sussidiarietà, sono disciplinate da normative nazionali, soprattutto locali. Tuttavia, va riconosciuta l'importanza del problema e bisogna concertare un aiuto specifico e un coordinamento a livello europeo sia per la promozione di buone prassi che per la diffusione di soluzioni innovative, tecniche ed organizzative.

E' necessario un sostegno speciale per favorire i sistemi di trasporto intelligente nelle aree urbane, atti a garantire una gestione efficiente del traffico e la sicurezza. Bisogna mettere insieme il potenziale di trasporto, la tecnologia d'informazione e le telecomunicazioni. Sono altresì necessarie soluzioni modali, basate su diversi mezzi di trasporto di massa e atte a ridurre la congestione nei centri cittadini. Reputo essenziale cambiare i modelli di pianificazione urbana in modo che il trasporto urbano sia più in linea con le esigenze dei cittadini e dell'ambiente. Appoggio altresì l'idea di istituire uno strumento finanziario speciale per la mobilità urbana nella prossima prospettiva finanziaria.

Ricordiamoci quello che il relatore ha enfatizzato, ossia che l'80 per cento degli abitanti dell'UE vive nelle aree urbane. Queste persone perdono molto tempo a causa della disorganizzazione dei trasporti. Dobbiamo quindi intervenire affinché quel tempo non vada più sprecato.

**Antonio Tajani, Vicepresidente della Commissione.** – Signor Presidente, onorevoli colleghi, io posso nella replica ribadire il mio impegno a presentare il piano d'azione entro il 2009.

Mi rendo conto di quanto sia importante per la maggioranza dei parlamentari fare in fretta, ma – come ha sottolineato l'on. El Khadraoui – ci sono resistenze di tipo giuridico in più istituzioni europee, non soltanto nella Commissione, dobbiamo superarle convincendo chi ha delle perplessità, per dire che un piano d'azione del genere, ripeto, non va a violare il principio di sussidiarietà. Ripeto, avendo studiato per tanti anni il latino, conosco bene il significato della parola, quindi ha un significato positivo, ripeto quello di aiutare.

Noi vogliamo, anche dopo il dibattito che si è svolto oggi e dopo aver letto il testo presentato dall'on. Savary, andare avanti lungo la strada intrapresa. Non ci sono tentennamenti da parte mia, però per raggiungere l'obiettivo bisogna convincere più interlocutori ed ecco perché credo sia giusto farlo con delle argomentazioni forti dal punto di vista politico, dal punto di vista tecnico, ma anche dal punto di vista giuridico. Certamente, il testo elaborato dal Parlamento è un contributo importante per cercare di superare delle resistenze che io sono convinto potranno essere superate nei prossimi mesi e dare così ai cittadini europei un piano d'azione da parte della Commissione che terrà certamente in gran conto e in grande considerazione il lavoro che voi avete svolto in queste settimane e in questi mesi d'impegno.

Ecco perché io voglio ringraziarvi, riaffermando il mio impegno e la mia volontà di andare avanti nella direzione intrapresa dal mio predecessore, scelta anche dal Parlamento europeo, però volendo fare in modo che la scelta sia una scelta condivisa dal maggior numero possibile di persone in modo che il piano sia più efficace. Adottare il piano, magari guadagnando qualche settimana di tempo, senza trovare poi il pieno convincimento da parte di tutti, forse sarebbe una scelta poco utile per raggiungere gli obiettivi nei quali tutti quanti noi crediamo.

Ritengo però che dopo questo dibattito, dopo la scelta del Parlamento, qualche passo in avanti importante si sia fatto e quindi le istanze che provengono dalla maggioranza dei parlamentari, perché anche nel corso del dibattito ci sono state sfumature diverse per quanto riguarda il piano d'azione, però ripeto, credo che queste istanze potranno raggiungere il buon fine nei prossimi mesi.

#### PRESIDENZA DELL'ON. WALLIS

*Vicepresidente*

**Gilles Savary, relatore.** – (FR) Signora Presidente, onorevoli colleghi, ovviamente desidero assicurare subito l'onorevole Sommer circa la discussione odierna. Sono state promulgate numerose leggi aventi per oggetto le autorità locali, ad esempio sulla concorrenza tra gli *Stadtwerke*, ovvero le aziende municipalizzate, e sugli obblighi di servizio pubblico nel settore dei trasporti, o le direttive sugli appalti pubblici.

Non è tuttavia di questo che parliamo oggi. L'argomento della nostra discussione si ricollega piuttosto al principio di sussidiarietà. Non si tratta infatti di decidere se una giunta locale, un comune o un'area urbana debbano o no istituire una zona 30 o favorire il trasporto ferroviario. Ho fatto in modo che non ripiegassimo su questo genere di dibattito.

Mi sono posto la seguente domanda: "Qual è il valore aggiunto che l'Unione europea può apportare?". La risposta sta, in primo luogo, nel desiderio di agire. L'Unione europea non può accantonare la questione urbana nello stesso mese – il dicembre del 2008 – in cui, grazie al cancelliere, signora Merkel, e al presidente Sarkozy, si prefigge un piano particolarmente ambizioso a contrasto del cambiamento climatico.

Come possiamo imbarcarci nel piano del "tre volte venti", a contrasto del cambiamento climatico, senza interessarci all'ambiente urbano, il fattore che esercita la maggiore influenza sul cambiamento climatico stesso?

E' una questione di coerenza politica – di politica comunitaria, per la precisione –, avendo noi, come pure i governi, pattuito un piano a contrasto del cambiamento climatico. Si avverte la legittima esigenza di concentrarsi sull'ambiente urbano e non possiamo ignorarla, né nel settore dei trasporti né in nessun altro ambito.

Occorre tuttavia garantire che le giunte locali prendano decisioni sovrane. E' vero che esse rappresentano un livello più vicino del nostro, ma possiamo comunque creare le condizioni affinché si confrontino e attuino uno scambio di migliori prassi e informazioni.

Possiamo incoraggiarle ad attuare piani di sviluppo urbano, un compito che non sono stati affatto in grado di svolgere.

Possiamo garantire che integrino tutte le modalità di trasporto: quello leggero, pubblico, ferroviario – l'onorevole Blokland ha ragione – e sulle vie navigabili interne.

Possiamo accrescere l'attrattiva del trasporto urbano per gli utenti.

Sono questi gli obiettivi cui puntiamo e che ci inducono a richiedere uno strumento finanziario. Esiste il programma "Marco Polo", che incoraggia il ricorso al trasporto combinato. Esistono i programmi URBAN e vari altri piani di incentivo a livello comunitario. Non li stiamo inventando al momento, ma sono operativi da anni.

Pur senza prevedere alcun aumento, la prossima prospettiva finanziaria dovrebbe essere riorientata verso il trasporto urbano. E' questa la nostra proposta.

Per concludere, desidero ricordare al commissario Tajani – mi scuso, signora Presidente, ma sono il relatore – che, se domani otterremo una vasta maggioranza, dovrà invitare la Commissione ad agire, poiché abbiamo la legittimità necessaria e il Parlamento non è intervenuto da solo.

(Applausi)

**Presidente.** – La discussione è chiusa.

La votazione si svolgerà domani.

#### ***Dichiarazioni scritte (articolo 142 del regolamento)***

**Marian-Jean Marinescu (PPE-DE), per iscritto.** – (RO) La qualità di vita dei cittadini europei dipende direttamente dalla fruibilità e dall'ecocompatibilità dei trasporti urbani. E' pertanto fondamentale garantire che essi siano accessibili e interoperabili. Al contempo, gli stanziamenti a favore di questo genere di lavori pubblici rappresentano un modo efficace di investire le risorse dei piani di ripresa economica europeo e nazionali. In quest'ottica, i cittadini vengono considerati nella duplice veste di lavoratori, tramite la creazione di nuovi posti di lavoro, e beneficiari dei servizi di trasporto e del miglioramento nella qualità dell'ambiente.

Sono però numerose le iniziative e le raccomandazioni comunitarie per il miglioramento della mobilità urbana che richiedono un approccio integrato. L'osservanza del principio di sussidiarietà non esclude infatti l'esigenza di attuare un quadro normativo coerente, nonché di creare punti di riferimento comuni che comprendano, oltre alle stesse raccomandazioni integrate, una vasta scelta di migliori pratiche.

Ne consegue che le autorità locali dotate di competenze dirette nella materia avranno sia l'opportunità sia tutto l'interesse a consolidare la cooperazione con i soggetti coinvolti nello sviluppo sostenibile dei trasporti a livello locale e regionale.

Esorto a mia volta la Commissione europea a elaborare con la massima urgenza un piano d'azione per la mobilità urbana, al fine di accelerare un'integrazione uniforme nel settore nel quadro più ampio della rete di trasporto europea.

**Dushana Zdravkova (PPE-DE), per iscritto.** – (BG) Le tecnologie e gli strumenti esistenti per il trasporto di merci e passeggeri all'interno delle aree urbane hanno raggiunto il proprio limite massimo. Non a caso, i centri europei di piccole dimensioni sono già soffocati dal traffico. Al fine di migliorare la qualità della vita dei cittadini, occorre accelerare lo sviluppo e l'applicazione della ricerca e dell'innovazione scientifica nel settore della mobilità urbana. Concentrando le risorse sul mero potenziamento delle infrastrutture esistenti, non riusciremo di certo ad affrontare il continuo peggioramento della crisi. Occorre trovare nuove soluzioni intelligenti, che contrastino le problematiche legate al trasporto urbano non solo nell'immediato, ma anche in futuro. Per queste ragioni, guardo con favore all'idea di mettere a punto un programma Civitas di nuova generazione, poiché ritengo che dovremmo concentrarci sulla creazione della prossima generazione di tecnologie dell'informazione applicate alla gestione dei flussi di traffico.

La pianificazione integrata adottata negli ultimi anni trova una discreta applicazione nell'elaborazione dei piani urbanistici delle maggiori città europee.

L'istituzione e il finanziamento di una struttura permanente a livello comunitario, che riunisca e diffonda le migliori pratiche del settore, oltre a promuovere il confronto tra i portatori d'interesse di ogni regione dell'Unione, rappresenterà una nuova e fondamentale iniziativa a favore della mobilità sostenibile nelle aree urbane.

## **19. Piano d'azione per sistemi intelligenti di trasporto - Sistemi di trasporto intelligenti nel settore dei trasporti stradali e interfacce con altri modi di trasporto (discussione)**

**Presidente.** – L'ordine del giorno reca la discussione congiunta sulla:

– relazione (A6-0227/2009) presentata dall'onorevole Jensen, a nome della commissione per i trasporti e il turismo, sul Piano d'azione per sistemi intelligenti di trasporto [2008/2216(INI)] ;

– relazione (A6-0226/2009) presentata dall'onorevole Jensen, a nome della commissione per i trasporti e il turismo, sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto [COM(2008)0887 - C6-0512/2008 - 2008/0263(COD)].

**Anne E. Jensen, relatore.** – (DA) Signora Presidente, temo che non riuscirò a esprimermi con lo stesso entusiasmo dell'onorevole Savary, ma i sistemi di trasporto intelligente costituiscono un argomento appassionante. Di cosa si tratta? La risposta è tutt'altro che semplice, perché stiamo parlando di una vastissima gamma di sistemi diversi, che consentono servizi di trasporto più sicuri, efficienti ed ecocompatibili grazie alle moderne tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni. Sistema di trasporto intelligente, ovvero ITS, è dunque un'espressione generica usata per definire le realtà più disparate. Nel calderone dei sistemi di trasporto intelligente rientrano dunque tecnologie che spaziano dall'eCall, che genera automaticamente una chiamata di emergenza in caso di incidente, al telepedaggio stradale, ideato per la riscossione del pedaggio, fino ai ben noti sistemi GPS, che molti di noi hanno installato nella propria automobile per orientarsi in luoghi sconosciuti.

Gli ITS celano tuttavia un potenziale non ancora sfruttato: essi si prestano ad esempio alla comunicazione tra veicoli, tra un veicolo e la strada e tra un veicolo e un centro d'informazione. Perché dunque non iniziamo ad applicare tali tecnologie su più vasta scala, considerando la loro efficacia? Ed ecco che cominciamo a chiederci se sia nato prima l'uovo o la gallina. Bisognerebbe dare la precedenza all'installazione, in un veicolo, di tecnologie in grado di comunicare con una radioemittente al suolo? I produttori di automobili sono a conoscenza di questa possibilità, ma non riusciranno a ottenere gli investimenti necessari se, prima di tutto, non si dispone di radioemittenti al suolo. Le autorità, dal canto loro, non intendono investire nelle radioemittenti se i veicoli non sono predisposti alla ricezione del segnale. Qualcosa dovrà pur accadere ed è nostro compito sbloccare la situazione.

In tale contesto, la Commissione ha elaborato il piano d'azione per sistemi di trasporto intelligente e presentato una proposta di direttiva volta a promuovere gli ITS grazie all'avvio di un processo di normalizzazione. E' un'iniziativa che merita tutto il nostro apprezzamento e di cui si avvertiva l'esigenza. Le due relazioni sui sistemi di trasporto intelligente che discuteremo oggi sono inestricabilmente collegate al piano d'azione e alla direttiva. Molti degli elementi contemplati nel piano d'azione rappresentano progetti in fase di realizzazione. A svolgere un ruolo fondamentale è però la direttiva, che favorirà l'elaborazione di norme essenziali all'interno dell'Unione europea. Il piano d'azione, dal canto suo, si prefigge lo scopo di circoscrivere l'ambito d'applicazione della direttiva e garantire che l'esperienza maturata grazie ai progetti comuni giovi al processo di standardizzazione.

L'adozione di norme comuni tramite un comitato europeo sugli ITS afferisce a quattro ambiti specifici: in primo luogo, l'uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità; in secondo luogo, la continuità dei servizi ITS nei corridoi di trasporto e nelle conurbazioni; in terzo luogo, la sicurezza stradale; infine, l'integrazione del veicolo nell'infrastruttura di trasporto. Ci stiamo inoltre occupando di un aspetto fondamentale: la sicurezza dei dati. Non vogliamo una società del Grande fratello: la sicurezza dei dati e i diritti della persona devono dunque trovare spazio all'interno di tali norme fin dall'inizio. Un altro elemento della massima importanza sta nella definizione e ripartizione delle competenze. Qualora si verificassero dei problemi, occorre essere in grado di individuarne l'origine, sia essa l'automobilista, il sistema di navigazione satellitare o le dotazioni tecnologiche del veicolo. In caso contrario, non registreremo nessun progresso e, di conseguenza, non otterremo gli investimenti necessari.

Desidero ringraziare i relatori ombra degli altri gruppi per la proficua collaborazione. Vi sono state alcune divergenze d'opinione circa lo spazio da lasciare alle modalità alternative al trasporto su gomma, ma ritengo che si sia raggiunto un buon equilibrio tra l'applicazione della tecnologia degli ITS al trasporto su strada e ad altre modalità. Le tecnologie informatiche rendono possibile un confronto tra le diverse strategie per passare da una modalità all'altra, nonché l'individuazione delle soluzioni più rapide, economiche ed ecocompatibili. A questo proposito, avrei auspicato un accordo in tempi brevi con il Consiglio, ma non è stato possibile. La presidenza ceca ha svolto un ottimo lavoro, ma mi auguro che il rigore da noi conferito alla proposta della Commissione ponga la direttiva in una luce più favorevole agli occhi del Consiglio, poiché è questa la direttiva che auspicavamo.

**Antonio Tajani, vicepresidente della Commissione.** – Signor Presidente, onorevoli colleghi, voglio ringraziare il Parlamento, in modo particolare la relatrice on. Jensen e tutti i relatori ombra, per l'eccellente lavoro svolto e per come hanno accolto le proposte della Commissione.

Non posso che rallegrarmi delle scelte fatte e prendere atto anche degli emendamenti, suggeriti a modifica del progetto di direttiva, sono soddisfatto soprattutto perché il Parlamento europeo ha confermato l'importanza dei sistemi di posizionamento satellitare EGNOS Galileo per l'applicazione ITS. Però io vorrei porre alcune domande al Parlamento e cercare di dare delle risposte, perché la Commissione ha proposto una direttiva per promuovere la diffusione dei sistemi di trasporto intelligente e la seconda domanda è se le iniziative locali e nazionali in questa materia non siano sufficienti.

Dall'88 la Commissione finanzia programmi di ricerca e di sviluppo specifici, riguardanti i sistemi di trasporto intelligenti, che hanno prodotto indiscutibilmente risultati positivi e fornito lo spunto per numerose raccomandazioni. Questi progetti di ricerca e di sviluppo hanno costituito una base importante per realizzare progressi tecnologici e coordinare gli impegni e favorire l'attività di diffusione preliminare, in generale, in modo frammentato.

E' giunto quindi il momento di passare dalle raccomandazioni alle azioni concrete per raccogliere i vantaggi dell'applicazione dei sistemi di trasporto intelligenti: vantaggi che possono essere in termini di sicurezza stradale, riduzione degli ingorghi e miglioramento dell'impatto ambientale del sistema stradale. Questo è l'obiettivo di questo progetto di direttiva indispensabile per promuovere azioni volte a eliminare le barriere che ostacolano una diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti più ampia e meglio coordinata.

Io vorrei portare alcuni esempi che aiutano a spiegare perché le strategie volontaristiche o locali, non sempre sono sufficienti: oggi un autotrasportatore che viaggia fra Barcellona e Francoforte è equipaggiato non solo di un telefono cellulare e di un sistema di navigazione a bordo del veicolo, ma anche di almeno tre terminal diversi di telepedaggio per i paesi che deve attraversare o ancora per evitare il transito nelle zone residenziali. Nel 2001 la Commissione aveva raccomandato agli Stati membri di pubblicare informazioni dettagliate sulle categorie di strade della rete e sulle zone a traffico limitato, purtroppo, abbiamo dovuto constatare che solo qualche autorità locale nazionale ha seguito questa raccomandazione. E infine i conducenti dotati di un sistema di navigazione utilizzano l'intera rete stradale, troppo spesso i mezzi pesanti sono diretti verso

strade completamente inadatte o itinerari pericolosi, per esempio nelle vicinanze di scuole o su strade con forti pendenze.

La nuova direttiva permetterà di adottare le misure necessarie per evitare queste situazioni riducendo così tutti i problemi che abbiamo riscontrato. La Commissione attende l'accordo tra il Parlamento e il Consiglio sul progetto di direttiva che costituisce uno strumento essenziale per l'attuazione del piano d'azione.

Lavoreremo in stretta collaborazione con voi e con il Consiglio per raggiungere un accordo al più presto e io credo che a questo fine sia determinante la riunione del Consiglio informale che si svolgerà la prossima settimana nella Repubblica ceca a Litoměřice, che ha messo all'ordine del giorno la questione dei trasporti intelligenti. L'on. Jensen è stata invitata e quindi credo che in quella sede, anche se da un punto di vista non formale, ma nella sostanza potremo mettere a confronto le posizioni della Commissione, del Parlamento e del Consiglio per cercare di accelerare i tempi di un accordo, che ritengo possibile abbastanza, mi auguro, agevole in modo da poter dare una risposta concreta ai cittadini, di poter approvare un testo condiviso nel tempo più rapido possibile.

**Giovanni Robusti**, *relatore per parere della commissione per lo sviluppo regionale*. – Signora Presidente, onorevoli colleghi, ho seguito il piano ITS da relatore per parere della commissione REGI. Il parere della commissione REGI, votato all'unanimità, è stato ampiamente ripreso dalla commissione trasporti in uno spirito di collaborazione che sui temi di lungo periodo si riesce a creare. Ringrazio tutti quanti hanno contribuito con il loro lavoro e le loro idee.

Abbiamo cercato tutti di evitare i paroloni che troppo spesso gonfiano le dichiarazioni di principio. Abbiamo cercato di far capire che non stavamo discutendo di quante o quali strade programmare, ma semplicemente, e non è poco, di prevedere come muoverci in modo coordinato, sicuro, rispettoso dell'uomo e dell'ambiente e quindi intelligente. Abbiamo cercato di far emergere il ruolo delle tecnologie, della sicurezza, delle aree periferiche, delle vie d'acqua e soprattutto del coordinamento con i Fondi strutturali, affinché i tempi e le finalità programmate siano coerenti e coordinati tra di loro. Abbiamo cercato di far emergere un sempre maggiore ruolo della sicurezza e della gestione integrata, non solo dei trasporti, ma soprattutto delle persone trasportate. Ritengo che siamo riusciti a dare una risposta coerente e convincente.

Adesso mi aspetto due cose: che la Commissione non si limiti a prendere atto e poi andare nella direzione che meglio crede nel momento in cui dovrà prendere le decisioni operative; che le strategie operative previste nel piano siano alla base delle scelte di tutti gli altri programmatori di azioni connesse. Troppo spesso, abbiamo visto piani meravigliosi chiusi in sfere di cristallo, l'una vicina all'altra, ma impenetrabili tra di loro.

Sarebbe deludente se continuassimo a finanziare strade quando abbiamo deciso che ci devono essere in giro meno macchine, sarebbe deludente se si continuasse a finanziare veicoli progettati senza tener conto della interconnessione e della sicurezza passiva, dei consumi, e non solo di carburante, ma anche di ambiente, sarebbe deludente se noi insieme avessimo programmato di andare per una strada e i soldi e le risorse di cui noi siamo responsabili, alla fine andassero da un'altra e venissero spesi senza un coordinamento in termini di tempo.

**Etelka Barsi-Pataky**, *a nome del gruppo PPE-DE*. – (HU) Signora Presidente, il Partito popolare europeo (Democratici-cristiani) e dei Democratici europei ritiene che uno dei principali pilastri della politica europea dei trasporti sia proprio la tecnologia dei sistemi intelligenti di trasporto. Due anni fa, quando questo Parlamento discusse l'argomento in occasione della valutazione intermedia del Libro bianco sulla politica dei trasporti, di cui ero relatrice, annoverò tra gli obiettivi prioritari il ricorso alle tecnologie intelligenti, che ci avrebbero permesso di migliorare l'efficienza sulle strade e il livello dei servizi. Ma le applicazioni intelligenti che renderanno le nostre strade più sicure e il trasporto su gomma più ecocompatibile esistono già adesso.

L'effettivo impiego di queste conquiste della tecnologia dipende però dal piano d'azione e dalla direttiva oggi in discussione. Nel corso dell'iter normativo, ho proposto di stabilire un livello minimo per i sistemi intelligenti, in modo tale creare una base per il lavoro della rete transeuropea di trasporto. Tali applicazioni accresceranno dunque l'efficienza e la sicurezza. Ovviamente, ci attendiamo che la Commissione proponga dei finanziamenti a favore di queste soluzioni intelligenti, che non saranno realizzate con l'ausilio di fondi privati. Allo stesso modo, ci attendiamo che la Commissione avanzi delle proposte circa le migliori modalità di adeguamento dei flussi di traffico provenienti da paesi terzi all'infrastruttura intelligente su cui l'Unione sta puntando. Nel caso oggi in esame, è stata accordata alla Commissione una fiducia superiore alla media, trattandosi di una direttiva quadro. Proprio per questa ragione, è fondamentale che, nel quadro della procedura di comitato, il Parlamento contribuisca all'elaborazione delle norme di attuazione.

Signora Presidente, abbiamo votato oggi il riesame del Libro verde sul futuro delle RTE-T. Possiamo star certi che il futuro della rete transeuropea di trasporto sta nei sistemi intelligenti di trasporto. Grazie.

**Silvia-Adriana Țicău**, a nome del gruppo PSE. – (RO) Signora Presidente, signor Commissario, onorevoli colleghi, desidero innanzi tutto congratularmi con l'onorevole Jensen per l'eccellente lavoro svolto e per le due relazioni che ne sono emerse.

I sistemi intelligenti di trasporto rappresentano delle applicazioni avanzate, il cui scopo consiste nell'offrire servizi innovativi per modalità di trasporto e gestione del traffico, nonché nel migliorare l'accesso alle informazioni degli utenti, consentendo loro di fare un uso più sicuro, efficace, coordinato e intelligente delle reti di trasporto. Ritengo tuttavia che i sistemi intelligenti di trasporto non debbano applicarsi ai soli spostamenti urbani, bensì a tutte le tipologie di trasporto: è questo il principio soggiacente a tutti gli emendamenti che ho presentato. Inoltre, il trasporto e la mobilità in ambito urbano costituiscono parte integrante dello sviluppo delle città. E' per questo che sono lieta di vedere i colleghi della commissione per lo sviluppo regionale in Aula. A mio avviso, è opportuno che il ricorso ai sistemi intelligenti di trasporto apporti un contributo concreto alla riduzione dei consumi di carburante, migliorando così la qualità dell'aria nelle città e la gestione dei flussi di traffico.

Ritengo peraltro che sia necessario fornire ai passeggeri le opportune informazioni, proteggere i dati personali e, ovviamente, garantire l'anonimato dei dati per tutelare gli utenti. Da ultimo, credo che abbiamo compiuto un passo in avanti, ma che siano ancora necessari cospicui investimenti nel settore.

**Sepp Kustatscher**, a nome del gruppo Verts/ALE. – (DE) Signora Presidente, in linea di principio non si può non condividere la finalità generale della direttiva: sistemi elettronici più efficaci, a tutto vantaggio dei viaggiatori e degli operatori responsabili dell'infrastruttura statale, allo scopo di ridurre ad esempio gli incidenti stradali e rendere i trasporti più economici ed efficienti. Si tratta senza dubbio di un'ottima idea, al pari delle strutture per la raccolta di dati ambientali. Mi preoccupano però soprattutto tre aspetti.

In primo luogo, la fiducia nelle cosiddette tecnologie intelligenti induce molti nel facile errore di demandare le proprie responsabilità a macchinari e strumenti.

In secondo luogo, aumenta il rischio che i dati raccolti vengano adoperati per scopi sbagliati. La privacy dei cittadini è messa sempre più a repentaglio.

Terzo punto: la presente direttiva ruota intorno alla sola automobile. L'interoperabilità con altri sistemi di trasporto, ad esempio i trasporti pubblici, merita molta più attenzione dell'atteggiamento assunto dal settore, che gioca con noi al gatto con il topo.

**Dieter-Lebrecht Koch (PPE-DE)**. – (DE) Signora Presidente, sottoscrivo senza alcuna riserva lo scopo, perseguito dalla Commissione, di creare un quadro normativo per l'introduzione e l'uso coordinati dei sistemi intelligenti di trasporto nel trasporto su strada. A convincermi di quest'urgenza è proprio la lotta che conduco da tempo e in prima persona per l'introduzione su vasta scala di eCall, il sistema di chiamata elettronica in casi di emergenza. I sistemi intelligenti di trasporto sono ancora più utili al raggiungimento dello scopo: essi contribuiscono infatti alla sostenibilità ambientale, al miglioramento dell'efficienza, al potenziamento della sicurezza e di una concorrenzialità non discriminatoria nel trasporto su strada di merci e passeggeri. Tali sistemi favoriscono inoltre la co-modalità, ivi compresa l'interazione con altre modalità di trasporto, ad esempio quello ferroviario e aereo o la navigazione interna, che hanno avviato l'integrazione dei sistemi intelligenti di trasporto già da tempo.

Tali obiettivi non possono essere raggiunti dai soli Stati membri, ma solo con uno sforzo congiunto a livello comunitario. L'introduzione di sistemi intelligenti di trasporto, basati su norme e specifiche di base obbligatorie in tutta l'Unione, favorisce l'innovazione e offre certezze per la fase di programmazione, a sicuro vantaggio delle piccole e medie imprese. Accolgo con particolare favore l'idea di creare una piattaforma di bordo aperta per i servizi dei sistemi intelligenti di trasporto.

Il piano d'azione stabilisce finalmente un calendario per l'introduzione dei singoli sistemi: a) per la sicurezza del trasporto su strada, ad esempio il programma di stabilità elettronica (ESP) ed eCall; b) per la continuità nella gestione del traffico, grazie, ad esempio, alle informazioni relative all'imposta sul traffico o all'organizzazione dei parcheggi, che riducono il numero di automobili che girano alla ricerca di un posto; c) per l'uso della strada, del traffico e dei dati relativi alla circolazione in tempo reale, che gioverà sia agli autotrasportatori, sia a qualunque utente della strada.

La direttiva stabilisce criteri dettagliati per l'introduzione obbligatoria e coordinata di sistemi intelligenti di trasporto standardizzati in tutta Europa, nonché per la loro applicazione negli Stati membri, e vigila altresì sull'uso dei dati personali. Ma si badi bene che l'introduzione di tali sistemi richiederà un cospicuo stanziamento di risorse per dotare le infrastrutture e i veicoli delle necessarie tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni. Non siamo ancora certi che i potenziali utenti siano in grado di sostenerne i costi.

**Gilles Savary (PSE).** – (FR) Signora Presidente, desidero innanzi tutto ringraziare l'onorevole Jensen per il lavoro svolto, che trovo eccellente in ogni sua parte, oltre che aperto e attento ai pareri espressi.

Desidero cominciare osservando che, dietro i sistemi intelligenti di trasporto, si celano comunque finanziamenti comunitari, che, con mia grande sorpresa, ho scoperto essere per lo più destinati alle automobili.

Certo, credo che le automobili presentino dei vantaggi e il settore automobilistico svolga un ruolo trainante a livello europeo. Eppure, credo anche che sia necessario aggiungere un pizzico di intelligenza a tutte le modalità di trasporto.

Non dimentico il contributo apportato dal sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) per il trasporto su rotaia, dal sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR) e dal sistema europeo di navigazione satellitare (Galileo). Credo però che ci manchi la giusta attenzione per l'utente, soprattutto sui seguenti fronti: le informazioni all'utenza; l'accessibilità per le persone con mobilità ridotta; l'eventuale adeguamento dei veicoli urbani; l'introduzione di veicoli urbani a risparmio energetico; la sicurezza nel settore dei trasporti, in particolare – aspetto tutt'altro che trascurabile – dei trasporti pubblici; le informazioni all'utenza; i servizi di biglietteria. In tutti questi ambiti, sono necessari progressi notevoli.

Mi pronuncio dunque a favore di una diversificazione delle risorse nei prossimi anni. Nello specifico, auspico una maggiore attenzione per il rispetto dei dati personali: dobbiamo evitare scenari orwelliani in cui si cerca di escogitare ogni modo per rimpiazzare l'uomo con la macchina. Abbiamo visto quello che è accaduto sul fiume Hudson lo scorso inverno: se non fosse stato per il pilota, nessun macchinario sarebbe stato in grado di far riprendere quota all'aereo. Per concludere, ritengo che si debba dare priorità anche alle modalità alternative all'automobile.

Malgrado queste riserve, sostengo la relazione presentata.

**Zita Gurmai (PSE).** – (HU) Signora Presidente, signor Commissario, onorevoli colleghi. L'introduzione dei sistemi intelligenti di trasporto accrescerà la sicurezza e l'efficienza dei trasporti in Europa, promuovendo al contempo la tutela ambientale e l'efficienza energetica. Sono degni di nota anche il piano d'azione della Commissione e le chiare scadenze fissate. Inoltre, giudico opportuno che, al momento di mettere in funzione i sistemi, trovino applicazione anche gli aspetti legati alla compatibilità, alla coerenza e alla normativa vigente. Dal punto di vista dei consumatori, occorre garantire non solo l'accessibilità dei prezzi, ma anche la libertà di scelta, mentre è necessario varare le norme atte a evitare qualunque abuso dei dati dei privati cittadini. Occorre un sistema intelligente rigoroso e di alto livello, che sia perfezionabile e in grado di attuare efficacemente i più recenti sviluppi tecnologici. E' nell'interesse di noi tutti realizzare questi obiettivi. Allo stesso tempo, è essenziale per il settore automobilistico europeo che perseveriamo nel nostro impegno. Desidero ringraziare la relatrice per il lavoro svolto.

**Den Dover (PPE-DE).** – (EN) Signora Presidente, mi esprimo sulla base della mia esperienza di ingegnere civile, nonché dell'esperienza maturata da mio figlio grazie al suo studio di perizie nel settore dei trasporti, attivo in tutto il Regno Unito.

Stiamo discutendo una questione di fondamentale importanza: l'Europa può far sì che le tecnologie più avanzate incidano sull'utilità e sull'efficienza del trasporto su strada in ogni sua forma. Si tratta di un ambito in forte espansione, anno dopo anno. Nonostante la recessione, le previsioni di aumento da qua al 2020 si aggirano intorno al 55 per cento per il trasporto merci e al 35 per cento per le autovetture, cui si accompagnerà ovviamente un aumento dell'energia.

Quante volte, per il nostro ruolo di rappresentanti eletti, visitiamo le nostre circoscrizioni e ci ritroviamo bloccati nel traffico, costretti a fare una telefonata per capire cosa stia succedendo? Gli automobilisti devono disporre di dati più accurati per riuscire a sottrarsi a queste situazioni in modo più efficace ed efficiente.

Auguro ogni successo all'onorevole Jensen e alla Commissione.

**Antonio Tajani, vicepresidente della Commissione.** – Signora Presidente, onorevoli parlamentari, io credo che noi dobbiamo guardare con ottimismo al futuro, perché ritengo che per quanto riguarda l'approvazione



della direttiva, oltre a una collaborazione forte da parte della Presidenza ceca, ci sia la disponibilità della Presidenza svedese a concludere positivamente un accordo tra Commissione, Parlamento e Consiglio. Quindi, questo mi fa ben sperare e questo ritengo che possa già essere un elemento che spinga domani il Parlamento a votare a favore dei testi di cui stiamo discutendo.

Volevo rispondere ad alcune osservazioni e rassicurare l'on. Țicău per quanto riguardagli obiettivi: si inizia da un piano di azione e da una direttiva che riguarda genericamente il sistema del trasporto per poi in prospettiva magari guardare alla dimensione urbana e concentrarci su quella dimensione, ma prima bisogna passare dal generale per arrivare al particolare.

Volevo anche rispondere all'on. Kusstatscher per quanto riguarda il settore stradale e gli altri sistemi di trasporto. Non esiste oggi un quadro europeo coerente per la diffusione e l'utilizzo dei sistemi di trasporto intelligente nel settore stradale, per gli altri modi di trasporto, come ha ricordato l'on. Savary, sono stati istituiti piani specifici: Cesar, la nuova generazione del sistema di gestione del traffico aereo, RIS per il trasporto fluviale, VTMS per il trasporto marittimo, senza dimenticare il sistema RTMS per il trasporto ferroviario. Il piano d'azione per il sistema di trasporti intelligenti, riguarda quindi essenzialmente il settore stradale, ma include anche azioni specifiche e iniziative mirate per assicurare e migliorare l'interconnettività del trasporto stradale con gli altri modi di trasporto mediante interfacce appropriate.

Ci tenevo a ricordare, anche all'on. Savary, che ovviamente il piano d'azione per il sistema di trasporti intelligente, comprende azioni mirate non solo per i conducenti anziani, ma anche per gli utenti della strada definiti deboli, vale a dire i ciclisti ed i pedoni. Queste azioni figurano, tra l'altro, nell'elenco di misure che possono essere adottate dal Comitato per i sistemi dei trasporti intelligenti previsto nella direttiva. Si tratta in particolare dell'uso del sistema dei trasporti intelligenti per la sicurezza degli utenti, come per esempio la segnaletica intelligente per chi ha problemi di vista.

Detto questo, noi possiamo con una direttiva dare alcune regole, ma il problema è anche quello di avere dei conducenti intelligenti, non basta avere dei sistemi intelligenti, noi dobbiamo anche fare in modo che chi siede alla guida di una macchina, di un camion o di una moto o di una bicicletta usi l'intelligenza, ma questo purtroppo non si può regolare con una direttiva, con un regolamento e con un piano d'azione, dobbiamo soltanto fare in modo di convincere, attraverso buone regole, i cittadini europei a usare l'intelligenza e a non usare alcol e droghe quando si mettono alla guida di un'auto, di una moto, di un camion o di una bicicletta.

**Anne E. Jensen, relatore.** – (DA) Signora Presidente, credo che il commissario Tajani abbia colto nel segno con il suo intervento, andando dritto al nocciolo della questione. Dobbiamo far sì che gli automobilisti agiscano con più intelligenza. Ne abbiamo discusso a lungo e l'onorevole Kusstatscher ha osservato in svariate occasioni che, anziché permettere che questi sistemi ci inducano a essere meno presenti a noi stessi, dovremmo fare in modo che ci aiutino a essere più informati e accorti. È un punto essenziale. A mio avviso, assume uguale importanza l'esempio di un camion che percorre l'Europa in lungo e in largo: molti autotrasportatori si lamentano del fatto che presto non riusciranno a vedere la strada attraverso il parabrezza per tutti i dispositivi di cui devono dotarsi per comunicare con i sistemi di telepedaggio stradale e gli altri sistemi elettronici. Occorre una piattaforma comune, tale da ritrasmettere tutti i dati immessi nel computer a ciascun autotrasportatore nella propria lingua. È un obiettivo realizzabile e, anzi, il ventaglio delle possibilità è molto ampio.

Ci siamo soffermati anche sul volume di fondi da destinare al progetto, concludendo che sarebbero necessari circa 300 milioni di euro, da investire principalmente in EasyWay, per lo più sotto l'egida della Commissione. Mi permetto di ricordare che il mio paese, la Danimarca, ha appena adottato un piano volto a investire 40 milioni di euro negli ITS nei prossimi cinque anni. Si tratta di uno stanziamento cospicuo per uno Stato con 5 milioni di abitanti, ma in effetti ci consentirà di compiere notevoli progressi. Credo dunque che, per tracciare un quadro della situazione, si debba partire proprio dai vari Stati membri. Ci occorrono iniziative di questo genere e auspico dunque che l'argomento oggi in discussione sia inserito nell'ordine del giorno dell'incontro dei ministri dei Trasporti, indetto per il 29.

Da ultimo, desidero formulare alcune osservazioni circa gli emendamenti: la proposta di direttiva gode di un ampio sostegno e solo quattro emendamenti alla relazione sono stati rinviati a domani. Personalmente, sono favorevole all'emendamento 57 presentato dal gruppo socialista e all'emendamento 59 presentato dai verdi, mentre mi oppongo agli emendamenti 58 e 60. Ad ogni modo, credo che il numero esiguo di emendamenti dimostri il vasto sostegno del Parlamento alla proposta. Il commissario Tajani potrà dunque contare su un solido mandato di negoziazione.

**Presidente.** – La discussione è chiusa.

La votazione si svolgerà domani.

**Dichiarazioni scritte (articolo 142 del regolamento)**

**Mieczysław Edmund Janowski (UEN)**, per iscritto. – (PL) Le circostanze attuali impongono che i trasporti si adattino rapidamente al loro sempre più capillare e alle aspettative sempre più elevate della società. Giudico pertanto estremamente utile l'introduzione dei sistemi intelligenti di trasporto (ITS). Non bisogna trascurare la situazione allarmante del trasporto su strada, che si rispecchia nelle statistiche circa:

- il numero delle vittime di incidenti stradali nell'Unione europea nel 2006: 43 000, di cui 5 500 in Polonia;
- i costi annui della congestione del traffico stradale nell'Unione europea: circa l'1 per cento del PIL;
- le emissioni di anidride carbonica causate dal trasporto su strada: circa il 70 per cento delle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dal settore dei trasporti.

E' dunque opportuno mirare ai seguenti obiettivi:

- Uso ottimale della strada e dei dati relativi alla circolazione;
- continuità e affidabilità dei servizi ITS nei corridoi di trasporto europei e nelle conurbazioni;
- ampio uso, nelle grandi aree urbane, di applicazioni telematiche che uniscano agli aspetti legati al trasporto la tecnologia dell'informazione e delle telecomunicazioni;
- introduzione rapida e armonizzata delle applicazioni utili alla sicurezza stradale, come eCall, i sistemi avanzati di assistenza alla guida (ADAS) e altre ancora;
- migliore integrazione tra l'infrastruttura stradale e i veicoli, nonché tra i veicoli stessi;
- coordinamento su tutto il territorio comunitario, sulla scorta delle esperienze e delle buone prassi dei paesi più attivi in tale ambito.

Auspicio dunque che gli STI trovino applicazione in nell'intera Unione europea, per tutte le modalità di trasporto e per tutte le tipologie di passeggeri, sia in ambito pubblico che privato.

## **20. Programma Marco Polo II (discussione)**

**Presidente.** – L'ordine del giorno reca la relazione (A6-0217/2009) presentata dall'onorevole Stockmann, a nome della commissione per i trasporti e il turismo, sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 1692/2006 che istituisce il secondo programma "Marco Polo" relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari per migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci ("Marco Polo II") [COM(2008)0847 – C6-0482/2008 – 2008/0239(COD)].

**Ulrich Stockmann, relatore.** – (DE) Signora Presidente, signor Commissario, il passaggio dal trasporto su gomma al trasporto marittimo a corto raggio, al trasporto ferroviario e alla navigazione interna domina da decenni il dibattito nel settore dei trasporti. Alla luce del dibattito sul clima, l'argomento ha però assunto nuova importanza.

Nel frattempo, abbiamo conseguito tale passaggio tramite svariati approcci e strumenti politici. Un esame più attento ci rivela però che, nella pratica, la transizione ad altre modalità di trasporto risulta complessa e realizzabile solo in pochissimi casi.

Tale difficoltà è da ricondursi ai seguenti motivi: in primo luogo, l'insufficiente armonizzazione dei collegamenti tra le varie modalità di trasporto; in secondo luogo, la scarsa affermazione del trasporto ferroviario o sulle vie navigabili interne a livello europeo; in terzo luogo, l'ovvia impossibilità di erogare servizi a domicilio tramite le modalità di trasporto ecocompatibili.

A tali ostacoli si aggiunge il crollo dei prezzi del trasporto di merci su strada, causato dalla recessione. Anche il secondo programma "Marco Polo" ne ha subito le conseguenze. E' proprio per questo che noi, responsabili politici del settore, premiamo per una soluzione: l'obiettivo dichiarato di trasferire il 60 per cento dell'aumento del trasporto di merci su strada è lungi dall'essere raggiunto. E' dunque necessaria un'inversione di rotta prima della fine della legislatura e, a tal fine, è stato raggiunto un compromesso ragionevole.

Che cosa accadrà? Innanzi tutto, ancor prima dell'elaborazione della proposta di regolamento, la Commissione ha incaricato un'agenzia di curare l'amministrazione del programma e semplificare la procedura. E' stata una mossa sensata. E' stata inoltre stilata e negoziata in sede congiunta una lista di punti, all'interno del compromesso, volti ad accrescere l'attrattiva del compromesso. In primo luogo, la soglia per le autostrade del mare è stata ridotta da 250 a 200 milioni di tonnellate/chilometri l'anno, mentre la soglia per i progetti di trasferimento dei trasporti è scesa da 80 a 60 milioni di tonnellate/chilometri e quella per i progetti sulla navigazione interna, grazie all'impegno del Parlamento, è stata portata da 17 a 13 milioni di tonnellate/chilometri. Inoltre, il livello di ammissibilità dei finanziamenti per le infrastrutture aggiuntive è salito dal 10 al 20 per cento. E' stata un'altra mossa sensata. Infine, abbiamo propugnato – e con successo – l'argomentazione secondo cui una crisi economica come quella attuale giustifica la proroga del contratto.

In questo modo, abbiamo notevolmente accresciuto l'attrattiva del programma. Il compromesso raggiunto è stato possibile anche grazie all'ampio consenso tra i membri del Parlamento, che, in questa fase, hanno messo da parte considerazioni giustificate e il dibattito di orientamento per consentire la rapida ripresa del programma. Proprio per questa ragione, è opportuno che, prima che la Commissione proponga il terzo programma "Marco Polo", il Parlamento tenga un dibattito generale per sollevare nuovamente tutti i punti necessari a definire il nostro orientamento futuro. Ovviamente, desideriamo anche verificare il funzionamento delle modifiche che abbiamo apportato. E' questo l'oggetto della votazione, che mi auguro riceva il vostro sostegno domani.

**Antonio Tajani**, *vicepresidente della Commissione*. – Signora presidente, onorevoli parlamentari, grazie all'on. Stockmann per il lavoro che ha svolto. Il programma Marco Polo dal 2003 ha l'obiettivo di realizzare un sistema di trasporto più sostenibile in Europa, trasferendo parte consistente della crescita annuale del trasporto di merci su strada verso modi di trasporto meno nocivi per l'ambiente, come le vie di navigazione interna, il trasporto ferroviario, il trasporto marittimo a corto raggio. Il primo programma Marco Polo, che aveva l'obiettivo di trasferire 48 miliardi di tonnellate/chilometro dalle strade in quattro anni, si è concluso nel 2006, però la valutazione esterna ha messo in luce che l'obiettivo raggiunto soltanto al 64%.

L'esperienza acquisita con il secondo programma Marco Polo mostra che la sua efficacia non migliora, purtroppo, e che l'Europa non utilizza a pieno questo strumento importante per realizzare un sistema di trasporto più adeguato all'evoluzione del mercato. L'anno scorso ho inviato una serie di lettere a tutti i ministri dei trasporti dell'Unione perché utilizzassero il Marco Polo.

Quindi ora ritengo che sia giunto il momento – e il Parlamento mi pare che sostenga questa mia valutazione – di modificare il regolamento, di cambiare le regole di accesso a questo progetto, a questo programma, che dovrà essere, che dovrà erogare, anche finanziamenti non sempre utilizzati. E' un modo, quello che stiamo perseguendo, molto positivo, perché stiamo cercando di facilitare l'utilizzazione di un progetto comunitario alle piccole e medie imprese, che fino ad oggi avevano parecchie difficoltà per utilizzare i fondi europei messi a disposizione del Marco Polo.

E' un messaggio anche, quello che stiamo lanciando oggi, non diretto soltanto a chi utilizza il Marco Polo, ma credo che stiamo lanciando un messaggio affinché troppi regolamenti – perché molti regolamenti europei – vengano modificati, perché non sempre, anche in altri settori, e anche regolamenti nazionali che servono ad utilizzare i fondi europei, non sempre sono scritti in maniera tale da poter favorirne l'utilizzazione. Questo è un problema molto sentito in tutti i paesi membri, ripeto che non riguarda soltanto i nostri regolamenti, ma anche i regolamenti nazionali di utilizzo dei fondi comunitari.

Ecco perché credo che oggi noi stiamo lavorando non solo per quanto riguarda il Marco Polo, ma stiamo lanciando un messaggio di buona legislazione a favore dei cittadini per semplificare l'accesso a progetti comunitari. Quindi ritengo che si possa approvare il testo proposto e si possa naturalmente condividere tutto il lavoro dell'on. Stockmann, perché ripeto, domani da questo Parlamento si lancerà un messaggio positivi all'intera Unione europea.

Ripeto, non è soltanto una questione che riguarda il Marco Polo, ma è una questione molto più ampia e partendo dal Marco Polo credo che noi renderemo un servizio anche ad altri settori che seguono con particolare attenzione l'utilizzo dei fondi comunitari e l'utilizzazione dei vari programmi che la Commissione offre ai 27 paesi dell'Unione e alle imprese dell'Unione.

**Anne E. Jensen**, *relatore per parere della commissione per i bilanci*. – (DA) Signora Presidente, la commissione per i bilanci ha deciso di emettere un parere sul programma "Marco Polo" per una ragione ben precisa: la difficoltà nel garantire che i finanziamenti fossero destinati allo scopo desiderato. Indubbiamente, accogliamo con favore la decisione di intraprendere un'iniziativa, per cui la Commissione ha tutto il nostro apprezzamento.

Puntiamo a semplificare le procedure amministrative e inasprire le norme, affinché sia più facile destinare i finanziamenti allo scopo previsto. D'altro canto, la commissione per i bilanci ricorda anche che, se non riusciremo a migliorare l'attuazione del programma, né a garantire che i fondi raggiungano lo scopo prefissato, sarà necessario riconsiderare lo stanziamento di somme tanto cospicue per "Marco Polo", valutando altresì l'eventualità di ri-destinare quelle risorse a programmi che ne facciano un uso migliore. Ovviamente, occorrerà condurre una valutazione intermedia del bilancio dopo le elezioni del 2010 e si dovrà di certo operare una selezione dei programmi funzionanti e di quelli inefficaci. Laddove sia particolarmente necessario, sottrarremo fondi ai progetti che non ne fanno uso per destinarli ad altri scopi, affinché non vi siano sprechi.

**Dieter-Lebrecht Koch**, a nome del gruppo PPE-DE. – (DE) Signora Presidente, il Parlamento, riunito in seduta plenaria, voterà domani il secondo programma "Marco Polo", volto a migliorare il rendimento ambientale del trasporto merci. Il secondo programma "Marco Polo" offre una maggiore sicurezza di programmazione, essendo in vigore fino al 31 dicembre 2013, e dispone di un bilancio di 450 milioni di euro. Le soglie di ammissibilità per i progetti proposti saranno ridotte rispetto al primo programma "Marco Polo" e sono ora accessibili per le piccole e medie imprese, una novità di cui sono particolarmente grato al relatore. Alla luce delle attuali condizioni economiche di molte piccole e medie imprese, questa politica di attenzione per le esigenze dei cittadini gode del mio sostegno passionato.

Il programma verte sul trasferimento dei trasporti e sulla riduzione della congestione stradale. Esso potenzierà inoltre la co-modalità, contribuendo così allo sviluppo di un sistema di trasporti efficiente e sostenibile. In caso di votazione positiva, cosa che auspico, l'iter normativo si concluderà in prima lettura.

**Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk**, a nome del gruppo UEN. – (PL) Signora Presidente, signor Commissario, a nome del gruppo Unione per l'Europa delle nazioni, desidero richiamare l'attenzione dei presenti sui seguenti punti.

Sebbene il programma persegua finalità condivisibili, come la riduzione della congestione stradale e dell'impatto ambientale del trasporto su strada, nonché l'uso preferenziale del trasporto marittimo a corto raggio, del trasporto ferroviario e della navigazione interna, ovvero di una combinazione di modalità, per il traffico merci, va detto che non viene utilizzata neppure la metà delle risorse annue stanziate per il programma "Marco Polo" e che si realizza solo il 60 per cento delle attività previste.

La proposta di semplificazione del programma presentata dalla Comunità europea merita dunque il nostro sostegno, con particolare riguardo ai seguenti obiettivi: partecipazione delle piccole imprese e delle ditte individuali senza l'obbligo di riunirsi in consorzi; il netto abbattimento della soglia di ammissibilità al programma, espressa in tonnellate/chilometri; l'aumento dell'intensità dei finanziamenti grazie all'incremento dell'assistenza finanziari da 1 a 2 euro per 500 tonnellate/chilometri di trasporto merci trasferito; la semplificazione della procedura per l'assegnazione del sostegno finanziario. Esprimo l'auspicio che tutte queste misure contribuiscano a sfruttare le risorse a disposizione del programma nel modo più oculato.

**Johannes Blokland**, a nome del gruppo IND/DEM. – (NL) Questa sera discutiamo le modifiche apportate al secondo programma "Marco Polo". Ringrazio la Commissione per aver proposto l'abbassamento delle soglie di ammissibilità al fondo e sono lieto che l'onorevole Stockmann abbia accolto l'idea con il necessario dinamismo. Accolgo infatti con particolare favore l'ulteriore riduzione della soglia per la navigazione interna.

Vi è un problema però: la riduzione non è sufficiente. In seno alla commissione per i trasporti e il turismo, io e l'onorevole Wortmann-Kool siamo riusciti a avviare a questa pecca. Mi rammarico però che l'onorevole Stockmann giudichi il nostro emendamento, il numero 24, inopportuno. In fin dei conti, conosco il suo strenuo impegno a favore della navigazione interna e speravo che un emendamento di questo tenore avrebbe incontrato il favore del collega. Dopo tutto, la soglia proposta dalla Commissione resta di gran lunga superiore alle possibilità degli operatori della navigazione interna, per definizione piccoli imprenditori. Non capisco perché le altre istituzioni debbano passare al vaglio l'emendamento n. 24.

Disponiamo di fondi cospicui per il trasporto sostenibile e la navigazione interna rappresenta la modalità di gran lunga più ecologica. Perché non prevedere un'ulteriore riduzione della soglia per questo settore? A mio parere, la Commissione europea teme che alcuni Stati membri si sentano autorizzati a chiedere, in seno al Consiglio, un abbattimento anche in altri ambiti. Invito la Commissione ad assumere una posizione ferma e riconoscere esplicitamente in quest'Aula il ruolo della navigazione interna, la modalità di trasporto più pulita

**Rodi Kratsa-Tsagaropoulou (PPE-DE).** – (EL) Signora Presidente, signor Commissario, onorevoli colleghi, investiremo 400 milioni di euro nel secondo programma "Marco Polo" da qua fino al 2013, una somma cui

si aggiungono tutte le speranze e le prospettive per lo sviluppo di un sistema di trasporti più efficiente e praticabile, che conferirà all'Unione europea un valore aggiunto sul piano ambientale, in una combinazione di coesione economica, sociale e territoriale.

L'esito del bando di partecipazione al "Marco Polo II", pubblicato nel 2008, e le conclusioni della valutazione del primo "Marco Polo" dimostrano che il programma può apportare un contributo percettibile al trasferimento dei trasporti. E' tuttavia molto probabile che l'obiettivo dichiarato nella base giuridica, ossia la prevenzione della congestione e il trasferimento ad altri modi di trasporto di una parte sostanziale del previsto aumento totale del traffico merci internazionale su strada in Europa, non venga raggiunto.

Affinché il programma possa raggiungere il proprio obiettivo, occorre rendere più attraente il secondo programma Marco Polo. A tal fine è necessario modificare la base giuridica, nonché semplificare e precisare le procedure di controllo. Inoltre, è opportuno adeguare le condizioni di ammissibilità e i requisiti. Per ottenere il massimo grado di efficacia è necessario che le modifiche siano attuate quanto prima.

Il Parlamento europeo sostiene e auspica una maggiore accessibilità del programma per le piccole imprese, oltre a propugnare la riduzione e lo snellimento delle soglie di ammissibilità per i progetti e l'aumento dei fondi. In parole povere, desideriamo un programma più funzionale e dall'efficacia diretta.

Tali miglioramenti potrebbero essere adottati come esempio di un'Europa vivace, dinamica ed efficiente – un messaggio che va comunicato ai cittadini alla vigilia delle elezioni europee.

**Antonio Tajani**, *vicepresidente della Commissione*. – Signora Presidente, onorevoli parlamentari, in questa chiusura vorrei fornire risposte ad alcune domande che sono state poste dagli onorevoli parlamentari, nel ringraziarli inoltre per il sostegno dato a questo accordo in prima lettura che certamente contribuirà a migliorare l'efficacia del secondo programma Marco Polo.

Voglio dirvi che già il prossimo anno i miei servizi – che ringrazio ancora per il lavoro svolto – cominceranno a riflettere sul programma Marco Polo oltre il 2013 e tale riflessione verterà, tra l'altro, sui punti previsti dall'accordo di compromesso e in particolare voglio sottolineare l'esigenza di distinguere fra condizioni di finanziamento nei diversi modi di trasporto, sulla base della sicurezza nonché dell'efficienza ambientale ed energetica, sulla necessità di istituire un'assistenza orientata alla domanda nella fase di presentazione delle richieste, tenendo conto delle necessità delle piccole e micro imprese di trasporto, il riconoscimento della recessione economica quale motivo eccezionale per prorogare la durata dei progetti, la riduzione delle soglie di ammissibilità specifica per prodotto.

A proposito di riduzione delle soglie, voglio tranquillizzare l'on. Blokland, perché nel testo che stiamo approvando per quanto riguarda la navigazione interna il compromesso prevede già una soglia inferiore per la navigazione interna. Di più di quello che si è fatto credo non si potesse fare perché aumenterebbero i costi amministrativi, ma credo che il segnale che lei richiede sia stato certamente dato.

Torniamo alla riflessione per il programma Marco Polo oltre il 2013: dicevo, i temi comprenderanno anche la possibilità di indicare i valori di riferimento delle soglie minime di finanziamento per i progetti proposti in termini di efficienza energetica e benefici ambientali, oltre che di tonnellate chilometro trasferite. In più, la possibilità di garantire la coerenza fra il programma Marco Polo, il piano d'azione sulla logistica, il programma TEN-T, adottando le misure appropriate per coordinare l'assegnazione dei fondi comunitari, in particolare, per le autostrade del mare; in più la necessità di tener conto delle caratteristiche specifiche del settore della navigazione interna e delle sue piccole e medie imprese, ad esempio, mediante un apposito programma per questo settore particolare della navigazione.

Obiettivo comunque della Commissione è presentare la comunicazione sul futuro del programma eventualmente insieme a una proposta per un programma Marco Polo 3 nel corso del 2011.

**Ulrich Stockmann**, *relatore*. – (DE) Signora Presidente, signor Commissario, concordo con voi. Domani potremo inviare un messaggio positivo: siamo in grado di modificare la normativa comunitaria in modo intelligente e vicino ai cittadini, laddove sia necessario. Non basta inviare questo messaggio: dovremmo anche avviare una campagna d'informazione nei paesi europei per sfruttare al meglio l'attrattiva del programma, dato che sono state apportate tutte le modifiche necessarie. Adesso è possibile concludere dei veri e propri affari a prezzi d'occasione. Se non riusciremo a imprimere una svolta a queste condizioni, si dovrà davvero mettere in discussione l'intero programma.

Onorevole Jensen, mi auguro che non dovremo deviare le risorse verso altri programmi, poiché l'obiettivo è tutt'altro che irrilevante. E' nostro dovere attuare, ove possibile, il trasferimento ad altre modalità di trasporto;

riusciremo nel nostro scopo, nonostante le difficoltà. Onorevole Blokland, ha già ricevuto spiegazioni: abbiamo condotto altri negoziati sulla navigazione interna e abbiamo sostanzialmente imposto al Consiglio un ulteriore compromesso. Puntavamo a concludere in prima lettura. E' per questo che non ci è stato possibile assumere un atteggiamento troppo radicale: le trattative dovevano tendere a un compromesso e al raggiungimento di un consenso. In questo modo, abbiamo ottenuto un eccellente accordo.

Attendo con interesse il dibattito di orientamento sul terzo programma, che si svolgerà a breve sulla scorta della comunicazione annunciata dalla Commissione. In quell'occasione, potremo discutere tutte le questioni fondamentali, che abbiamo elencato nella proposta congiunta di compromesso, come l'eventualità di dividere il programma per ciascuna modalità di trasporto e altre ancora. A quel punto, il dibattito si rianimerà. Per adesso, è sufficiente che il meccanismo continui a funzionare e non si arresti, per evitare che i progetti già avviati si arenino a causa della crisi. Sarebbe un autentico peccato ed è questa la motivazione alla base del compromesso. Ringrazio nuovamente tutti per il prezioso contributo.

**Presidente.** – La discussione è chiusa.

La votazione si svolgerà domani.

## 21. Rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo (discussione)

**Presidente.** – L'ordine del giorno reca la relazione (A6-0220/2009) presentata dall'onorevole Duchoň, a nome della commissione per i trasporti e il turismo, sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo [COM(2008)0852 – C6-0509/2008 – 2008/0247(COD)].

**Petr Duchoň, relatore.** – (CS) Signora Presidente, signor Commissario, onorevoli colleghi, la proposta della Commissione mira a creare dei corridoi europei per il trasporto ferroviario di merci, nonché a stabilire le corrispondenti norme di gestione e amministrazione. Tramite la proposta, la Commissione cerca di accrescere la competitività del trasporto ferroviario di merci, un obiettivo che trovo encomiabile. La commissione per i trasporti e il turismo ha discusso la proposta della Commissione, rispetto alla quale è stato presentato un totale di 250 progetti di emendamento. Nel corso delle trattative sull'elaborazione degli emendamenti, è stato raggiunto un compromesso che ha poi ricevuto un consenso trasversale: tale compromesso si fonda per lo più sulla volontà di ottimizzare il trasporto ferroviario nel suo complesso, mantenendo al contempo la flessibilità necessaria a risolvere le situazioni di crisi. Il testo della Commissione è stato inoltre perfezionato e semplificato, ponendo altresì l'accento sulla concessione di un certo margine di manovra ai singoli Stati, affinché perseguano i propri legittimi interessi nella creazione e nella gestione dei corridoi. E' stata inoltre consolidata, rispetto alla proposta della Commissione, la posizione delle società ferroviarie in seno all'autorità amministrativa, assegnando altresì un ruolo più solido alle organizzazioni coinvolte nei corridoi ferroviari europei dedicati al traffico merci. Sono state accettate le considerazioni circa la cooperazione con i paesi terzi interessati da tali corridoi e sono state apportate numerose modifiche che garantiscono un migliore equilibrio tra gli interessi dei passeggeri e quelli del trasporto merci su rotaia. E' stata inoltre accolta la richiesta di garantire un processo decisionale trasparente nell'assegnazione delle tracce e nella definizione delle norme procedurali per i treni merci ad alta velocità. Da ultimo, desidero ringraziare il relatore ombra e i funzionari del Parlamento europeo per la proficua collaborazione, e i membri dell'Assemblea per la loro pazienza.

**Antonio Tajani, vicepresidente della Commissione.** – Signora Presidente, onorevoli parlamentari, signor relatore, intanto io voglio ringraziare il Parlamento per avere accettato di esaminare in tempi così rapidi una proposta che ritengo estremamente importante per lo sviluppo del trasporto ferroviario di merci. Un ringraziamento particolare va al relatore Duchamp nonché alla commissione trasporti per la disponibilità e la qualità del lavoro svolto, che ha contribuito a sostenere una proposta legislativa che vuole in primo luogo integrare meglio, a livello europeo, il trasporto ferroviario grazie ad una cooperazione più stretta tra i gestori dell'infrastruttura.

Il trasporto ferroviario è l'ultimo, ribadisco l'ultimo, modo di trasporto che ha conservato una dimensione fortemente nazionale. Molto spesso attraversare le frontiere in treno è ancora difficile. I gestori delle infrastrutture sono in larga misura responsabili di questa difficoltà e allora è necessario stimolare la loro collaborazione, sia in materia di gestione dell'infrastruttura che di programmazione e realizzazione degli investimenti.

L'uropeizzazione dell'infrastruttura è necessaria per le merci che presentano una dimensione internazionale importante già oggi. Devo ricordare che il 50% dei servizi merci è oggi internazionale e quindi è destinato ad aumentare in futuro.

In secondo luogo, la proposta si propone di consentire lo sviluppo dell'offerta di trasporti ferroviari di merci. Questo settore non potrà svilupparsi e competere e/o completare quello stradale senza un considerevole miglioramento delle infrastrutture messe a disposizione dei treni merci. Oggi in una grande maggioranza degli Stati membri il trasporto ferroviario di merci è considerato una variabile di adeguamento rispetto al trasporto passeggeri. Purtroppo ciò è vero tanto per la gestione dell'infrastruttura quanto per gli investimenti.

In terzo luogo, grazie a questa proposta, sarà possibile integrare meglio le ferrovie nel sistema di trasporto merci e sviluppare la co-modalità in Europa. Infatti, affinché il trasporto ferroviario possa contribuire in misura sostanziale agli obiettivi comunitari in materia di trasporto, l'infrastruttura ferroviaria deve essere collegata meglio agli altri modi di trasporti, in particolare a quello marittimo e a quello stradale.

Ma, oltre ai principali obiettivi della proposta, vorrei citare quattro principi essenziali sui quali si fonda il testo che stiamo discutendo. Il primo principio è l'individuazione dei corridoi e dunque della rete. Questa individuazione è basata su considerazioni economiche piuttosto che politiche. Il secondo principio è la cooperazione rafforzata fra gestori dell'infrastruttura. Il terzo principio, sul quale vorrei soffermarmi un attimo, riguarda le migliori garanzie in termini di qualità e di affidabilità dei servizi forniti dall'infrastruttura grazie a disposizioni volte a raggiungere un migliore equilibrio tra traffico passeggeri e traffico merci nella gestione dell'infrastruttura.

Questo non vuol dire dare sistematicamente la priorità ai treni merci rispetto ai treni passeggeri su tutta la rete nazionale, al contrario, e tengo in particolare modo a sottolineare questo concetto, sui corridoi orientati alle merci dunque su linee specifiche e chiaramente individuate, ciò significa non sfavorire sistematicamente i treni merci, in particolare quelli che hanno maggiori esigenze di velocità e/o di puntualità. Questa è a nostro parere la traduzione in termini più concreti delle definizioni di corridoio orientato alle merci o per un trasporto merci competitivo.

Infine, quarto punto, quarto pilastro: la definizione e la creazione di una vera rete di terminali strategici. In questo caso la parola terminale intesa nel senso più ampio: scali ferroviari, terminali portuali, piattaforme logistiche, strade, ferrovie, ecc. indispensabili per il buon funzionamento del corridoio merci e del sistema di trasporto in cui si trovano.

Queste erano un po' le osservazioni che volevo fare nel ringraziarvi ancora una volta per la tempestività che avete e l'efficienza del Parlamento, mi fa piacere in quanto parlamentare europeo per tanti anni e ancora una volta ricordare. Ci tengo a sottolineare il relatore, la commissione trasporti per il lavoro svolto. Grazie

**Georg Jarzembowski**, a nome del gruppo PPE-DE. – (DE) Signora Presidente, signor Vicepresidente della Commissione, onorevoli colleghi e gentili ospiti ancora in tribuna, in particolar modo signor Lübbering. Il mio gruppo sostiene l'obiettivo della Commissione di aumentare il trasporto ferroviario di merci grazie alla creazione di corridoi di traffico transfrontalieri e all'elaborazione di norme ad hoc. Signor Vicepresidente, la ringraziamo non solo per la proposta, ma anche per averci fatto la cortesia di essere ancora con noi stasera, nonostante sia quasi mezzanotte. Amiamo il nostro lavoro. Ad ogni modo, grazie.

Forse si è verificato un lapsus nell'annuncio della proposta della Commissione, ma il mio gruppo, di concerto con il nostro eccellente relatore, è profondamente convinto che non si debba affatto assegnare priorità assoluta ai treni merci rispetto agli altri treni. E' sufficiente migliorare l'accessibilità per il trasporto merci, poiché in quasi tutti gli Stati membri la rete ferroviaria è destinata sia ai treni merci, sia ai treni internazionali, nazionali, regionali e locali.

Soprattutto in caso di perturbazioni operative, non è ammissibile che le decisioni vengano prese da un ufficio a distanza. La responsabilità deve rimanere in capo ai singoli operatori dell'infrastruttura e alle singole società ferroviarie, in modo tale da garantire una ripresa la più rapida ed efficace possibile dei normali servizi di trasporto ferroviario. Anche nella normativa dedicata alla rete ferroviaria europea per il trasporto merci, gli Stati membri devono rimanere i soli responsabili della creazione e dei cambiamenti dei corridoi merci: concordiamo infatti che qualunque trasferimento di competenze alla Commissione europea risulterebbe infruttuoso. Da ultimo, durante l'elaborazione delle norme sui corridoi, è opportuno consultare le società ferroviarie, i caricatori e gli spedizionieri, che dispongono dell'esperienza e delle competenze necessarie a usare la rete ferroviaria nel modo più efficiente possibile per un trasporto merci competitivo.

Mi congratulo nuovamente con il relatore: la sua è un'eccellente relazione, che la commissione competente ha adottato con grande soddisfazione quasi in ogni sua parte. Ringrazio dunque l'onorevole collega.

**Lily Jacobs, a nome del gruppo PSE.** – (NL) I treni merci transfrontalieri attraversano l'Europa a una velocità media di 18 chilometri orari. Nel 2007 solo il 60 per cento dei treni merci è arrivato a destinazione all'orario prestabilito. Perché? La risposta sta nell'organizzazione del trasporto ferroviario internazionale di merci, che è ancora del tutto lacunosa. E' chiaro che, con questi presupposti, il trasporto su rotaia di merci non potrà mai competere con l'autotrasporto e che, procedendo a questo ritmo, non raggiungeremo gli obiettivi comunitari nel settore ambientale, vanificando l'intenzione di ridurre del 20 per cento le emissioni di CO<sub>2</sub> entro il 2010.

Questa proposta della Commissione europea si pone l'obiettivo di creare una rete ferroviaria competitiva per il trasporto merci nell'Unione europea. Tale scopo può essere raggiunto creando corridoi transfrontalieri, promuovendo la cooperazione tra i gestori dell'infrastruttura e il coordinamento degli investimenti tra gli Stati membri, e organizzando meglio la gerarchia delle priorità in caso di ritardi. In questo modo, sarà possibile migliorare notevolmente la capacità e la concorrenzialità della rete ferroviaria.

La proposta originaria della Commissione, ovvero dare sempre priorità ai treni merci in caso di ritardi, si spingeva troppo in là. Grazie alla proficua collaborazione con il relatore, ho raggiunto un ottimo compromesso, che assicura flessibilità e pragmatismo. Purtroppo e per l'ennesima volta, la proposta dell'onorevole Albertini ha svuotato di contenuto quest'importante sezione, ragion per cui il gruppo socialista al Parlamento europeo voterà contro l'emendamento n. 71.

Ciononostante, la proposta, nella sua formulazione attuale, rappresenta comunque un incentivo alla cooperazione e assegna la giusta importanza agli utenti e agli operatori di mercato nelle fasi di pianificazione e attuazione. I tempi erano maturi perché lavorassimo insieme alla creazione di un vero e proprio mercato interno per il trasporto ferroviario, investendo così in un futuro ecologico e sostenibile.

**Michael Cramer, a nome del gruppo Verts/ALE.** – (DE) Signora Presidente, onorevoli colleghi, ringrazio anche io il relatore e i relatori ombra per la preziosa collaborazione. Anche il gruppo dei Verdi/Alleanza libera europea auspica un maggiore trasferimento del traffico merci alla modalità ferroviaria, ma non a discapito del traffico passeggeri. La mobilità dei passeggeri rappresenta infatti un servizio pubblico in Europa. La Commissione ignora la realtà delle reti ferroviarie europee, in cui merci e passeggeri viaggiano sugli stessi binari. Non si dovrebbe dare a priori la precedenza a una certa tipologia di treno.

Noi verdi auspichiamo che lo sportello unico serva a individuare una sola figura di riferimento per chiunque desideri far viaggiare un treno merci da uno Stato membro all'altro. Chiediamo inoltre maggiore trasparenza nell'assegnazione delle tracce e in caso di perturbazioni operative, affinché si evitino ad esempio distorsioni della concorrenza. Lei, signor Commissario – e, nella sua veste di guardiano dei trattati, la Commissione stessa – dovrebbe eliminare la prassi per cui le società statali occupano gratuitamente le tracce al solo scopo di ostacolare i concorrenti.

Le nostre proposte sulla riduzione dell'inquinamento acustico, soprattutto se causato dal trasporto merci, sono state respinte dalla maggioranza dell'Assemblea. Ciononostante, noi verdi continueremo a batterci affinché il trasporto ferroviario resti ecocompatibile, in particolar modo grazie al riadattamento dei vagoni merci già in uso.

**Ulrich Stockmann (PSE).** – (DE) Signora Presidente, il trasporto ferroviario di merci riuscirà a tener testa alla concorrenza del trasporto su gomma solo con una diffusione capillare sul territorio europeo. Proprio per questa ragione, guardo con favore all'introduzione di corridoi merci transfrontalieri che ottimizzeranno il trasporto di merci. E' questo infatti il nocciolo della questione.

La relazione fugò i dubbi di quanti – non a torto – temevano un deterioramento nella qualità del traffico passeggeri per effetto delle norme che assegnavano priorità assoluta al trasporto merci. In ogni caso, sarà necessaria un'ulteriore rifinitura della relazione: il nostro lavoro si svolge in più fasi e siamo appena alla prima lettura. In futuro, dovremo peraltro considerare anche il riscontro degli Stati membri.

Ci occorre una base diversa per il calcolo del numero di corridoi. Il Parlamento ne ha proposto uno per paese, ma io credo che alla Germania occorrerebbero un corridoio da nord a sud e un altro da est a ovest. In secondo luogo, si dovrebbe considerare l'eventualità di creare corridoi alternativi nelle zone in cui il traffico misto è ridotto. In terzo luogo, è evidente che la capacità complessiva del trasporto ferroviario non può essere in alcun modo ridotta.



Non da ultimo, molti cittadini temono che il trasferimento di parte del traffico merci alla modalità ferroviaria comporterà un aumento dell'inquinamento acustico. Non appena inizierà la prossima legislatura, dovremo dunque varare le opportune norme per la riduzione del rumore prodotto dal trasporto ferroviario di merci.

Mi auguro che il lavoro prosegua, poiché sono ancora molti i punti da affrontare. Ringrazio il relatore per aver raggiunto un ottimo compromesso in un ambito effettivamente controverso.

**Gabriele Albertini (PPE-DE).** - Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi complimento con il collega Duchamp per la sua brillante relazione. Ho presentato un emendamento a nome del PPE concernente l'articolo 14, paragrafo 2. Secondo tale articolo, in caso di sopraggiunta difficoltà nello scorrimento del traffico, i treni merci hanno priorità rispetto agli altri treni sui corridoi merci europei.

In Italia, e in larga parte dell'Europa, il trasporto merci e quello passeggeri vengono effettuati sulle stesse linee, dal momento che esistono poche tratte merci dedicate. Tale priorità penalizzerebbe il trasporto regionale passeggeri nei principali nodi italiani, ad esempio, nella città di Milano che sta su tre corridoi TEN.

Per evitare che il trasporto di persone subisca un danno eccessivo a vantaggio di quello merci, ho suggerito l'inserimento della presente modifica che esclude l'applicazione di queste regole prioritarie nelle ore di punta del trasporto pendolare, quello in cui si concentrano gli spostamenti dei cittadini per lavoro. Le ore di punta si limiterebbero ad una fascia oraria nei soli giorni lavorativi di massimo tre ore durante il mattino e di tre ore nel tardo pomeriggio.

Ogni Stato membro affidandosi alle indicazioni del gestore delle infrastrutture dovrebbe definire quali sono le ore di punta secondo la propria situazione nazionale, tenendo in considerazione il traffico merci regionale e quello di lunga percorrenza.

**Antonio Tajani, vicepresidente della Commissione.** - Signor Presidente, onorevoli parlamentari, le conclusioni odierne sono dal mio punto di vista estremamente positive su questo argomento e contribuiscono ad inviare un messaggio molto chiaro agli Stati membri, cioè che il sistema ferroviario europeo ha bisogno di corridoi destinati in qualche modo alle merci. La loro realizzazione deve essere coordinata e coerente a livello comunitario e tutte le parti in causa del settore ferroviario devono partecipare a questo sforzo.

Per quanto riguarda gli emendamenti di compromesso proposti dal relatore, prevedono un miglioramento del processo di ripartizione e riserva delle capacità in termini di linee ferroviarie di qualità per i treni merci internazionali, nonché la costituzione di una riserva di capacità per richieste a breve termine. La Commissione può accettare questa impostazione, come pure può accettare l'emendamento di compromesso relativo alla gestione dei treni merci internazionali in caso di perturbazione sulla rete. Per il resto, il Parlamento è sovrano. Vi ringrazio.

**Petr Duchaň, relatore.** - (CS) La discussione ha evidenziato un consenso alquanto vasto tra le varie declinazioni politiche. Ringrazio dunque sia i relatori ombra, sia tutti i partecipanti al dibattito. Credo che le principali preoccupazioni vertano sul rischio di collisioni tra i treni merci e i treni passeggeri. Il testo presentato ne tiene conto e concede agli operatori del settore un margine di manovra sufficientemente ampio da gestire le situazioni di crisi. Per quanto riguarda il corretto e agevole funzionamento delle operazioni ferroviarie, è ovvio che non dovrebbe verificarsi alcun conflitto. Non ha dunque molto senso discutere del tipo di trasporto ferroviario o delle sue priorità. Il problema sta solo nell'eventualità di un conflitto in situazioni critiche, ma, come ho già detto, tutto si risolve concedendo agli operatori ferroviari le competenze necessarie, proprio come fa il documento in esame.

**Presidente.** - La discussione è chiusa.

La votazione si svolgerà domani.

## **22. Ordine del giorno della prossima seduta: vedasi processo verbale**

## **23. Chiusura della seduta**

(La seduta termina alle 23.50.)