

JANNONE. — *Al Ministro degli affari esteri, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il 12 ed il 13 luglio 2010, si è tenuto a Milano il «Forum economico e finanziario per il Mediterraneo», un'occasione di incontro per riflettere sulle potenzialità di crescita dell'area euromediterranea, anche in vista di una zona comune di libero scambio;

secondo le parole di Carlo Sangalli (presidente della Camera di Commercio di Milano), sul Mediterraneo «si affacciano, da una parte, un esperimento unico la mondo, l'Unione economica europea, e dall'altra, i Paesi della sponda Sud del Mediterraneo che per risorse demografiche, minerarie, energetiche e naturali, hanno le potenzialità per diventare i nuovi Bric (Brasile, Russia, India e Cina). Una combinazione che è davvero la scommessa sul futuro»;

i Paesi del Mediterraneo hanno dimostrato una notevole capacità di affrontare la crisi economica, collocandosi tra i protagonisti dei segnali di ripresa: dopo una crescita che nel 2009 ha registrato tassi medi intorno al 4 per cento, dalle sponde Sud ed Est nel 2010 ci si attendono tassi di circa il 5 per cento;

l'interscambio commerciale dell'Italia verso i Paesi mediterranei è cresciuto, rispetto al primo trimestre del 2009, del 25 per cento. L'Italia si posiziona al quinto posto come *partner* importatore dell'area mediterranea ed al secondo come *partner* esportatore: tra il 2003 ed il 2008 il valore dell'*import* risulta più che raddoppiato (+107 per cento) ed anche l'*export* registra aumenti considerevoli (+83 per cento);

nei rispettivi interventi al Forum, Carlo Sangalli ed il presidente della Regione Lombardia, Roberto Formigoni, hanno evidenziato la necessità di sviluppare l'integrazione economica nella regione, creando legami durevoli e proficui anche con le imprese estere: «L'area del Mediterraneo — ha osservato Formigoni — deve oggi pensare a fare rete: il nuovo elemento determinante nel rafforzamento dei sistemi territoriali è la capacità di stringere alleanze internazionali, di mettersi in rete con altri sistemi, di attivare confronti e realizzare collaborazioni virtuose»;

nel 1995, a Barcellona ha preso forma il Partenariato euromediterraneo, un'alleanza avente l'obiettivo di creare, tra l'Unione europea ed i *partner* delle sponde meridionale ed orientale del Mediterraneo, un'area di stabilità, sviluppo e di dialogo, avviando, a tal fine, processi di liberalizzazione negli scambi commerciali ed istituzionali;

oggi, dall'analisi degli strumenti geopolitici internazionali, emerge come l'area mediterranea costituisca un'interessante prospettiva in termini di capacità di investimento e di creazione di nuove opportunità lavorative, nella quale la rete infrastrutturale diviene fattore rilevante e strategico per chiunque operi in tale contesto, consentendo possibilità di scambio tra il Nord ed il Sud della regione;

al fine di soddisfare la sempre crescente domanda di servizi di trasporti, la maggior parte dei Paesi dell'area mediterranea ha da tempo promosso progetti connessi al settore delle infrastrutture. Nel periodo 1997-2005 la rete infrastrutturale dell'area è cresciuta in modo considerevole: gli aeroporti principali sono cresciuti del 25 per cento; i porti principali del 7 per cento e le autostrade del 7 per cento. Tuttavia, rispetto all'Unione europea, le infrastrutture nei Paesi mediterranei rimangono limitate, sottodimensionate, poco dense ed in taluni casi carenti rispetto agli standard internazionali;

in particolare, il traffico marino rappresenta oggi l'alternativa dominante nello

scambio di merci tra l'area mediterranea e l'Unione europea (74 per cento circa sul totale degli scambi nell'anno 2009). La Commissione europea già a partire dalla fine degli anni Ottanta ha promosso un ampio processo di revisione delle politiche di trasporto, mettendo a punto un piano di reti transeuropee di trasporti (Ten-T). Nel 2001 si è assistito ad un rilancio di tale progetto da parte della Commissione, che in un « libro bianco » ha presentato un piano sul trasporto delle merci, delineando un ambizioso programma di azioni comuni da realizzare entro il 2010, tra cui la creazione delle autostrade del mare (Adm), finalizzate al miglioramento dei collegamenti esistenti ed alla realizzazione di nuovi, affinché venga ridotta la congestione stradale e sia migliorata l'accessibilità delle regioni e degli Stati insulari e periferici. L'idea delle Autostrade del mare non si limita solo alla considerazione della via marittima dei trasporti, ma, al contrario, consiste in una strategia che coinvolge l'intera rete transeuropea dei trasporti (Ten-T): in tal senso uno dei fattori determinanti per il successo delle Autostrade del mare sarà la reale integrazione tra le diverse tipologie di trasporti, siano essi stradali, ferroviari o marittimi;

tuttavia finora, nonostante la rete transeuropea dei trasporti abbia destinato un *budget* di circa 300 milioni di euro a favore delle Autostrade del mare per il periodo 2007-2013, le azioni messe in atto non sono state molte, benché i diversi *stakeholder* confermino il loro interesse e richiedano una maggiore precisione nel raggiungimento degli obiettivi —:

nella consapevolezza del ruolo centrale che i Paesi del Mediterraneo rivestiranno per il futuro, rappresentando una grande opportunità di sviluppo e possibilità di crescita, nonché dell'importanza di un buon funzionamento dei trasporti quale condizione necessaria per la crescita economica e l'integrazione dell'area del Mediterraneo, quali iniziative i Ministri intendano intraprendere a sostegno dello sviluppo e della realizzazione delle infrastrutture di trasporto, fondamentali per

l'interscambio commerciale fra l'Italia e l'Area Med, e, più in generale, quali interventi si intendano predisporre al fine di favorire nuove forme di cooperazione nell'area euromediterranea. (4-08239)

RISPOSTA. — *Lo sviluppo delle infrastrutture nell'area euro mediterranea costituisce un nodo nevralgico per un futuro integrato del Mediterraneo ed è stato uno dei temi al centro del Forum economico e finanziario per il Mediterraneo tenutosi a Milano il 12 e 13 luglio 2010. Il Forum si è rivelato un momento importante di discussione sull'urgenza di sviluppare le reti energetiche, di trasporto e di telecomunicazioni per sopperire a quelle carenze di cui la regione soffre, sia lungo il suo asse orizzontale, sia lungo quello verticale. In tal senso è stato confermato il ruolo propulsivo che il Forum può svolgere per fare dell'area euro mediterranea una regione di benessere e prosperità, nonché un'entità sempre più integrata dell'economia mondiale, in grado di andare oltre la creazione di un'area di libero scambio già prevista dalle intese euro-mediterranee. È stato anche messo ampiamente in luce come in questa fase storica molti dei partners mediterranei della sponda sud del Mediterraneo si caratterizzino per un crescente dinamismo economico e per la capacità di assorbire positivamente le ripercussioni della crisi economica internazionale.*

L'Italia è impegnata da tempo nella costruzione di una relazione più stretta e dinamica tra le due sponde del Mediterraneo. Va segnalato a questo proposito che il nostro Paese è divenuto il primo partner commerciale tra i Paesi dell'Unione europea per i Paesi della sponda meridionale e orientale con oltre il 20 per cento dell'interscambio totale ed intende consolidare ulteriormente questa sua posizione.

In questo contesto sono da valutare positivamente alcune iniziative, quale ad esempio il fondo Inframed, un'iniziativa promossa congiuntamente dalla Cassa di depositi e prestiti e dalle omologhe istituzioni di Francia, Marocco ed Egitto, divenuta operativa alla fine di maggio 2010 e volta a finanziare la realizzazione di infrastrut-

ture « greenfield » nei Paesi della sponda sud. Essa costituisce una delle operazioni finanziarie più concrete finora realizzate in ambito euro mediterraneo.

Un'altra importante iniziativa è quella promossa dall'associazione nazionale costruttori edili (ANCE) per la creazione di una associazione euro mediterranea dei costruttori, la quale ha tra i suoi obiettivi quello di sviluppare un « anello » mediterraneo delle infrastrutture collegato al sistema europeo dei Ten-T, insieme a tutte le altre iniziative che mirano a potenziare il sistema logistico regionale, essenziale per l'instaurarsi di relazioni commerciali più strette nella regione. Tra queste assumono particolare rilievo il rilancio del progetto di « green corridor » Alessandria-alto Adriatico ed il progetto per lo sviluppo di un sistema portuale logistico nell'alto Adriatico, lanciato dalla Conferenza di Trieste sullo spazio Mediterraneo della mobilità nel febbraio 2010.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha avviato una serie di iniziative tese a rilanciare e sostenere lo sviluppo dei traffici marittimi e delle autostrade del mare nel Mediterraneo. In particolare, per sviluppare la cooperazione nel bacino del mar Mediterraneo sono stati stipulati, ed alcuni sono in fase di ratifica, nuovi accordi bilaterali di navigazione che contribuiranno a rilanciare iniziative tese a potenziare i traffici marittimi da e per l'Italia e a rafforzare la cooperazione nel settore marittimo e marino (sicurezza dei traffici marittimi, tutela ambientale, innovazione e ricerca tecnologica, eccetera) nel predetto bacino con Paesi quali il Marocco, l'Algeria, l'Egitto, la Siria, la Tunisia, la Turchia, l'Albania e la Croazia.

A tale proposito appare opportuno evidenziare che proprio nell'ottica dello sviluppo della cooperazione nel bacino del Mediterraneo, si è svolta a Roma il 20 maggio 2009 la Giornata europea del mare alla quale hanno partecipato il Presidente della Commissione europea Barroso, i Commissari ai trasporti e al mare e molti Ministri dei trasporti europei e dei paesi del Mediterraneo (Egitto, Tunisia, eccetera). In quella occasione, l'Italia ha promosso la

nascita della Piattaforma tecnologica del Mediterraneo e del mar Nero (Ptmb) in materia di ricerca, innovazione e formazione nei settori marittimo e marino.

Alla Piattaforma, costituita lo scorso anno a Tangeri e presieduta per il primo anno dall'Italia, hanno aderito molti dei Paesi terzi del Mediterraneo e dell'Unione europea (Italia, Marocco, Tunisia, Algeria, Spagna, Francia, Grecia, eccetera).

Per quanto concerne gli interventi collegati al Piano di reti transeuropee di trasporti (Ten-T) connesse allo sviluppo delle autostrade del mare, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha supportato la presentazione delle seguenti quattro proposte progettuali nell'ambito dei programmi Ten-T 2010:

Progetto Miele (Multimodal Interoperability E-services for Logistic and Environment sustainability) applicazione pilota relativa all'interoperabilità dei sistemi informativi pubblico/privato in linea con il cosiddetto approccio e-maritime. Il progetto comprende un partenariato internazionale con coordinamento italiano;

Progetto Costa (CO₂ & other emissions Ship Transport Abatement) studio finalizzato alla identificazione delle problematiche e delle relative possibili soluzioni tecniche economiche e logistiche connesse con l'utilizzo del gas naturale liquefatto (Lng) quale combustibile per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne. Il progetto comprende un partenariato internazionale con coordinamento italiano;

Progetto Ris (River Information Services in the Northern Italy Waterway System) finalizzato alla sicurezza della navigazione interna ed al suo miglioramento e al coordinamento/interfacciamento tra navigazione interna e marittima. Il progetto prevede un partenariato nazionale;

Progetto Mos Education and Training Network che riguarda la creazione di un programma Erasmus per studenti universitari e allievi di accademie del mare, propedeutico allo sviluppo di nuove professioni collegate alle Autostrade del mare.

Progetto a carattere multinazionale con partecipazione italiana.

Sono stati altresì sostenuti i progetti presentati dagli operatori nazionali di settore nell'ambito del programma europeo « Marco Polo », il quale è volto a ridurre la congestione stradale, a migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto e a potenziare il trasporto intermodale, contribuendo in tal modo ad un sistema di trasporti efficace e sostenibile che dia valore aggiunto all'Unione europea.

Il programma, che nel corso degli anni scorsi ha visto l'approvazione di molti progetti italiani, ha durata di 7 anni (2007-2013) e la sua finalità è il trasferimento di una parte sostanziale del previsto aumento aggregato annuo del traffico merci internazionale su strada, misurato in tonnellate/chilometro, verso il trasporto marittimo a corto raggio, il trasporto ferroviario e per vie d'acqua interne o verso una combinazione di modi di trasporto in cui percorsi stradali siano i più brevi possibile.

Il progetto Autostrade del mare prevede quattro assi marittimi:

1) Europa sud-orientale (collegamento fra mare Adriatico, mar Ionio e Mediterraneo orientale, incluso Cipro);

2) Europa sud-occidentale (collegamenti fra Spagna, Francia, Italia, Malta nel Mediterraneo occidentale e successiva connessione con l'asse dell'Europa sud-orientale);

3) mar Baltico (collegamento fra gli Stati membri del mar Baltico e quelli dell'Europa centrale e occidentale, incluso il collegamento attraverso il canale mare del Nord/mar Baltico [Canale di Kiel]);

4) Europa occidentale (collegamento fra Portogallo e Spagna al mare del Nord e al mare d'Irlanda).

Nel 2007 la Commissione ha designato il portoghese Luis Valente de Oliveira come « coordinatore europeo » delle Autostrade del mare, con il compito di facilitare l'attuazione coordinata del progetto. Il mandato del coordinatore è stato rinnovato

dalla Commissione nel luglio 2010, su proposta del vicepresidente Antonio Tajani.

Il Mediterraneo può considerarsi il fulcro del programma, considerata la presenza di numerosi partners comunitari e dell'interesse dei Paesi della sponda Sud ed Est allo sviluppo del progetto. Nella prospettiva del processo d'integrazione euro-mediterranea le Autostrade del mare costituiscono una rete di interconnessione fondamentale e rivestono una valenza strategica. Per la sua collocazione geografica l'Italia è al centro di questo reticolo, costituendone lo snodo essenziale.

Sul piano nazionale, con le leggi n. 488 del 1999, n. 388 del 2000 e n. 166 del 2002, lo Stato ha previsto l'adozione ed il finanziamento di un programma per la realizzazione di opere infrastrutturali di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti, da realizzare nell'ambito delle programmazioni triennali adottate dalle Autorità portuali e dalle Aziende speciali, riservando parte dei predetti finanziamenti alla realizzazione delle cosiddette Autostrade del mare. Le leggi hanno assegnato risorse complessivamente pari a 1,24 miliardi di euro, e con il decreto ministeriale 2 maggio 2001 si è dato corso alla ripartizione dei fondi alle Autorità portuali ed alle Aziende speciali per i porti.

Successivamente, a seguito dell'inserimento delle Autostrade del mare nell'ambito dei trenta progetti prioritari Ten-T, nel 2004 è stata creata Ram (Rete autostrade mediterranee) Spa, società a capitale pubblico interamente detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze. La società costituisce il braccio operativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, promuove l'attuazione del programma nazionale delle autostrade del mare all'interno del bacino del Mediterraneo e offre assistenza tecnico-economica alle iniziative ed ai progetti comunitari. I principali progetti in corso di attuazione, ai quali l'Italia partecipa tramite Ram Spa, sono il Progetto « West Med Corridors » (l'elaborazione di un piano per la definizione e la realizzazione delle autostrade del mare nel Mediterraneo occidentale, a cui prendono parte anche Francia, Spagna, Malta) e il Progetto

« East Med Mos » (un piano di analogo tenore nell'area del Mediterraneo orientale, in collaborazione con Grecia, Cipro, Malta e Slovenia).

Nel rapporto 2008-2009 del coordinatore europeo per le Autostrade del mare si fa tuttavia stato di alcune difficoltà che sono state riscontrate nell'attuazione del progetto.

In ambito Ue l'Italia si è costantemente impegnata per assicurare che i rapporti con i Paesi dell'area mediterranea conservino adeguata centralità nell'ambito delle relazioni esterne dell'Ue.

Siamo stati fra i sostenitori del progetto di « Unione per il Mediterraneo » (UpM), varato nel luglio 2008 con l'obiettivo di rilanciare la cooperazione fra l'Unione e i Paesi della sponda sud, privilegiando la concretezza dei contenuti progettuali rispetto all'approccio spesso troppo dichiaratorio che aveva caratterizzato l'esperienza del Processo di Barcellona. In questo ambito specifici sforzi sono stati profusi da parte italiana per favorire l'avvio di progetti concreti nelle macro aree di cooperazione individuate, con particolare attenzione ai temi delle piccole e medie imprese e della « sicurezza condivisa », sulla base di un approccio globale verso temi quali la sicurezza marittima e delle infrastrutture, la gestione dei disastri naturali, la pesca illegale, la lotta contro la criminalità.

In considerazione della maggiore attenzione riservata dalle recenti Presidenze ceca e svedese alle relazioni con i vicini orientali, da ultimo si è peraltro reso necessario richiamare i vertici comunitari sull'esigenza di dare peso adeguato alla dimensione meridionale della Politica europea di vicinato (Pev).

Preoccupazione in merito all'equilibrio finanziario all'interno della Pev è stata infatti suscitata dalla recente approvazione da parte della Commissione di allocazioni per i Piani indicativi 2011-2013 fortemente sbilanciate a favore dei vicini orientali a scapito di quelli mediterranei.

L'Italia si è dunque fatta promotrice al riguardo di una lettera congiunta dei Ministri Frattini, Kouchner e Moratinos al-

l'Alto rappresentante Ashton ed al Commissario per l'allargamento e la politica di vicinato Füle.

La lettera, inviata il 3 agosto 2010, evidenzia l'importanza strategica che il Mediterraneo riveste per l'Unione europea e sollecita una ripartizione delle risorse disponibili che tenga debito conto delle esigenze poste dalla collaborazione con un'area del vicinato che, oltre a presentare per gli Stati membri sfide di notevole portata e suscettibili di avere un impatto diretto sulla società civile (a partire dai problemi posti dall'immigrazione e dal terrorismo, fino alle ripercussioni dei conflitti in atto), offre considerevoli opportunità economiche, sia dal punto di vista delle prospettive di crescita dell'interscambio commerciale e degli investimenti che per gli approvvigionamenti energetici.

Nel sottolineare dunque la necessità di non discostarsi, dal punto di vista finanziario, dalla ripartizione dei fondi Enpi convenuta sin dal 2006, in base alla quale i due terzi delle risorse disponibili sono da attribuirsi ai vicini meridionali ed un terzo a quelli orientali, i tre Ministri caldeggiavano un rinnovato impegno europeo in favore della crescita democratica e dello sviluppo economico dei Paesi mediterranei, nella certezza che gli sforzi in tal senso rappresentino un investimento per il benessere della stessa Europa.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Stefania Gabriella Anastasia Craxi.