

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

## RESOCONTO STENOGRAFICO

### AUDIZIONE

#### 1.

## SEDUTA DI MARTEDÌ 16 SETTEMBRE 2008

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA XIV COMMISSIONE  
 DELLA CAMERA DEI DEPUTATI **MARIO PESCANTE**

### INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Filippi Marco (PD) .....	20
Pescante Mario, <i>Presidente</i> .....	2	Giudice Gaspare (PdL) .....	14
<b>Audizione del Vicepresidente della Commissione europea e Commissario responsabile per i trasporti, Antonio Tajani (ai sensi dell'articolo 127-ter, comma 2, del Regolamento della Camera dei deputati):</b>		Gozi Sandro (PD) .....	15
Pescante Mario, <i>Presidente</i> .....	2, 9, 11, 14, 16, 19, 20, 22, 28	Grillo Luigi, <i>Presidente della 8<sup>a</sup> Commissione del Senato</i> .....	10
Biasotti Sandro (PdL) .....	20	Lovelli Mario (PD) .....	19
Boldi Rossana, <i>Presidente della 14<sup>a</sup> Commissione del Senato</i> .....	9	Marini Giulio (PdL) .....	19
Buttiglione Rocco (UdC) .....	12	Meta Michele Pompeo (PD) .....	11
Cicolani Angelo Maria (PdL) .....	16	Misiti Aurelio Salvatore (IdV) .....	18
Di Giovan Paolo Roberto (PD) .....	17	Napoli Osvaldo (PdL) .....	17
Fiano Emanuele (PD) .....	19	Razzi Antonio (IdV) .....	14
		Santini Giacomo (PdL) .....	11
		Tajani Antonio, <i>Vicepresidente della Commissione europea e Commissario responsabile per i trasporti</i> .....	3, 22

**N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro: UdC; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Movimento per l'Autonomia: Misto-MpA; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Liberal Democratici-Repubblicani: Misto-LD-R.**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
DELLA XIV COMMISSIONE  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI  
MARIO PESCANTE

**La seduta comincia alle 13,10.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

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

**Audizione del Vicepresidente della Commissione europea e Commissario responsabile per i trasporti, Antonio Tajani.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 127-ter, comma 2, del Regolamento della Camera dei deputati, l'audizione del Vicepresidente della Commissione europea e Commissario responsabile per i trasporti, Antonio Tajani.

Desidero ringraziare calorosamente e amichevolmente l'onorevole Tajani, anche a nome dei presidenti Boldi, Valducci e Grillo, per aver accolto l'invito della nostra Commissione.

Mi diceva il collega Valducci che è reduce da diverse audizioni svoltesi nella mattinata. Per quanto riguarda la nostra Commissione, invece, siamo alla seconda audizione, successiva a quella del Ministro Ronchi. Non a caso, abbiamo chiesto ad uno dei più autorevoli personaggi dell'Unione europea, il Vicepresidente della Commissione e Commissario responsabile per i trasporti, onorevole Tajani, di par-

tecipare a questo incontro, che fa seguito a quello - realizzato su iniziativa della Commissione presieduta dal collega Stefani - con il Presidente Barroso. Avremo quindi la possibilità di ascoltare degli aggiornamenti, non solo sul tema specifico dei trasporti.

Tra l'altro, siccome conoscevo poco l'onorevole Tajani, attraverso Internet ho scoperto che, nel suo passato, è stato un controllore di volo. Ci sarebbe, dunque, una sorta di conflitto di interessi. Non solo egli è parte in causa, ma ha anche grande esperienza nel settore, sebbene i controllori di volo non rientrino nel discorso generale di Alitalia.

Oltre alla questione dei trasporti, ci attendiamo anche una panoramica generale sulla vicenda relativa alla Costituzione europea, atteso quello che è accaduto in passato, di cui abbiamo già avuto modo di parlare con il Presidente Barroso. Su *Le Monde* lunedì si parlava di un rinvio al 2010 dell'approvazione della Costituzione e di un'eventuale ripetizione del referendum irlandese per la fine del 2009. Come sapete, l'Irlanda è un Paese piuttosto meteoropatico, e questo vale anche per il referendum. Come ricorderete tutti, sebbene un referendum irlandese avesse espresso un voto contrario all'allargamento dell'Unione europea ai Paesi dell'est, dopo qualche mese un nuovo referendum - ci auguriamo che sia un lieto presagio - approvò invece l'allargamento.

Al fine di rimarcare l'importanza di questo incontro, oltre ai numerosi colleghi presenti, reduci da ferie ben meritate, voglio sottolineare la presenza dell'onorevole Valducci, presidente della Commissione trasporti della Camera, della senatrice Boldi, presidente della Commissione politiche dell'Unione europea del Senato e

del senatore Grillo, presidente della Commissione lavori pubblici del Senato, ai quali ovviamente diamo il benvenuto.

Successivamente alla relazione dell'onorevole Tajani, darò la parola ai presidenti delle Commissioni nonché ai senatori e deputati che vorranno intervenire, pregandoli di limitare i loro interventi in modo da consentire al Commissario (che ha un aereo per Bruxelles intorno alle ore 16) di replicare.

Do la parola all'onorevole Tajani, Vicepresidente della Commissione europea e Commissario responsabile per i trasporti.

ANTONIO TAJANI, *Vicepresidente della Commissione europea e Commissario responsabile per i trasporti*. Signori presidenti, per me è un grande onore partecipare a questa audizione, che è la prima che si svolge in un Parlamento dell'Unione europea da quando sono stato nominato - il 9 maggio scorso - Commissario su indicazione del Governo italiano. A fine mese sarò in Portogallo per un analogo incontro.

Voglio entrare subito nel merito delle questioni che riguardano l'Unione europea, ringraziandovi ancora una volta per la sensibilità, per l'attenzione e anche per il voto che il Parlamento italiano ha espresso in favore del Trattato di Lisbona.

Rispondo immediatamente alla richiesta del presidente Pescante: noi aspettiamo una risposta dall'Irlanda per cercare di superare un'*impasse* che ha provocato certamente qualche problema al percorso di approvazione del testo di Lisbona.

Avevamo avuto analoghi infortuni, purtroppo, con il voto francese e con il voto olandese; abbiamo compiuto dei passi in avanti ed io credo che si debba andare avanti. Aspettiamo la proposta che avanza il Governo irlandese, che potrebbe essere - si tratta di *rumor* - quella di un nuovo referendum. Naturalmente, se il Governo irlandese ritiene che questo sia il percorso migliore, lo seguiremo. L'importante è che si raggiunga l'obiettivo, perché abbiamo bisogno di un'Europa politica.

Dico questo non soltanto per convincimento per il ruolo che rivesto, ma anche

perché, in occasione della più recente crisi internazionale, quella che ha contrapposto la Russia alla Georgia, si è visto quanto sia importante il ruolo che può giocare l'istituzione europea. Finalmente - dico io - l'Europa è stata protagonista per scongiurare il ritorno a una situazione di guerra fredda, è stata capace di avanzare proposte e invierà una presenza militare, sia pure disarmata, per verificare il ritiro delle truppe russe e il rispetto degli accordi sottoscritti con l'Unione europea.

Come Commissario europeo, ringrazio l'Italia per il ruolo da protagonista che sta svolgendo anche in questa missione, visto il numero delle persone, militari e civili, che invierà nella delegazione militare che si dispiegherà nelle prossime settimane ai confini fra Georgia e Russia.

Serve, quindi, una politica europea. Condivido le parole del Presidente della Repubblica, onorevole Giorgio Napolitano, il quale, parlando ai convegnisti riuniti a Cernobio, ha detto che la vicenda che ha visto fortunatamente e finalmente l'Europa protagonista deve spingerci, però, ad avere una politica europea. Serve un'azione forte e continua, non occasionale, non soltanto perché gli Stati Uniti erano co-protagonisti insieme alla Russia della vicenda, ma anche perché c'è una strategia di politica estera e di politica di pace dell'intera Unione europea. Questo credo sia il motivo per il quale abbiamo bisogno che il Trattato di Lisbona sia applicato.

Parlo di un'Europa politica, un'Europa che conti, un'Europa che sia esportatrice di pace, quella pace che è stata capace di garantire all'interno dei suoi confini negli ultimi cinquant'anni. Ci auguriamo che il Governo irlandese avanzi delle proposte positive, che ci permettano di raggiungere il comune obiettivo - visto che è il risultato del voto del Parlamento italiano - nei tempi previsti, o quanto meno nel minor tempo possibile.

Credo che l'Europa debba svolgere questo ruolo.

L'Unione europea, a mio giudizio, nell'era della globalizzazione deve essere capace di fornire ai cittadini le risposte sulle

grandi questioni che né gli enti locali, né le regioni, né gli Stati membri sono in grado di dare.

Non credo in un'Europa della burocrazia, che si occupa di tutto e del contrario di tutto, ma in un'Europa che sappia fare politica e che si senta veramente dalla parte dei cittadini.

È vero, forse qualche errore è stato commesso e oggi abbiamo bisogno di dimostrare che le istituzioni europee sono sempre più vicine ai cittadini. Del resto, il primo testo del Trattato costituzionale, poi modificato a Lisbona, aveva proprio questo obiettivo: avvicinare le istituzioni ai cittadini.

In effetti, in Francia e nei Paesi Bassi, quel testo è stato bocciato perché i cittadini sentivano le istituzioni troppo lontane. Sembra un paradosso, ma è così. Si è votato, per una serie di motivi, non già contro l'Europa che quella Costituzione disegnava, bensì contro l'Europa che veniva percepita.

Ecco perché occorre comunicare meglio e parlare di più delle istituzioni europee.

È importante anche che i parlamentari nazionali possano incidere, in un rapporto fecondo, sul Parlamento europeo. È questo un ulteriore elemento di straordinaria importanza, assieme alle verifiche che i Parlamenti nazionali potranno svolgere anche sull'applicazione dei principi di sussidiarietà.

I Parlamenti nazionali hanno un grande e importante ruolo da giocare nella realizzazione di un sistema comunitario che — lo ripeto — non deve essere il sistema della burocrazia onnipotente di chi si rinchioda nel castello dorato di Bruxelles, pensando di poter decidere tutto e il contrario di tutto, bensì un sistema capace di essere sempre più vicino ai cittadini.

La vicinanza ai cittadini è stato il filo conduttore della mia azione, in qualità di commissario: ho ricevuto in eredità l'incarico del Commissario Frattini, per poi assumermi la responsabilità del Commissario Barrot e la competenza sul settore dei trasporti.

Tuttavia, ho voluto caratterizzare il mio impegno di commissario puntando sul rapporto tra Unione europea e cittadini, cercando di spiegare che tante iniziative normative della Commissione — vi indico le prime due che ho presentato al Parlamento europeo e al Consiglio — hanno come obiettivo proprio quello di fornire ai cittadini risposte concrete.

Mi riferisco al progetto « Cielo unico europeo », che si compone di una serie di proposte normative e che dovrebbe entrare in vigore, se Parlamento e Consiglio lo approveranno, entro il 2020. Si tratta di un sistema per armonizzare tutto il controllo del traffico aereo all'interno dell'Unione europea, oggi affidato a 27 sistemi diversi. Ciò servirà a ridurre i costi e anche ad accorciare i tempi di volo. Come sapete, all'interno dell'Unione europea il ritardo medio dei voli è di quindici minuti. Non voglio dilungarmi troppo in dettagli, ma riusciremo a ridurre i tempi di volo grazie a questa riforma del sistema del trasporto aereo denominata Single European Sky (SES), attraverso la realizzazione di un sistema denominato SESAR (Single European Sky ATM Research). Oggi, un aereo, per andare da una città all'altra, non percorre una rotta sintetizzabile in una linea retta, bensì una sorta di gincana, percorrendo circa 120-150 chilometri in più per ogni tratta media europea, con conseguenti aggravio di costi e aumento del tempo di percorrenza.

La proposta della Commissione sarà accolta positivamente da tutte le compagnie aeree, nel momento in cui si rileva un aumento del costo del petrolio.

Ridurre il tempo di volo sulla stessa tratta significa anche ridurre i costi del volo stesso, ma soprattutto significa poter ridurre i ritardi che i cittadini oggi subiscono.

In aggiunta, proprio perché siamo ben consci che i livelli di sicurezza non sono mai sufficienti nel pacchetto Single Sky abbiamo inserito un testo normativo che aumenta i poteri dell'agenzia europea competente sul controllo e responsabile della sicurezza del trasporto aereo.

Per quanto riguarda la tragedia di Madrid, al momento non siamo grado di fornirvi indicazioni. Sebbene il Governo spagnolo, fin dal primo momento, abbia chiesto una partecipazione della Commissione europea (attraverso la sua agenzia competente) alla commissione di inchiesta, siamo soltanto agli inizi. Mi auguro che si arrivi a fornire una risposta positiva, affinché la morte di tante persone non sia accaduta invano, e che l'inchiesta possa essere utile a salvare altre vite umane, portando ad aumentare i livelli di sicurezza.

Su questo tema siamo fortemente impegnati, così come siamo fortemente impegnati sui diritti dei cittadini a ridotta mobilità. Alla fine del mese di luglio è entrata in vigore nel settore del trasporto aereo la nuova norma europea sui diritti dei cittadini che hanno mobilità ridotta: si tratta di circa un terzo della popolazione europea.

Proprio perché il sistema italiano si è dimostrato all'avanguardia, per aver applicato le norme europee ancor prima della loro entrata in vigore, abbiamo presentato a Fiumicino e a Ciampino questo nuovo regolamento che garantisce maggiori possibilità ai cittadini a mobilità ridotta, scegliendo come *testimonial* della Commissione europea due vostri colleghi (che ringrazio ancora per aver accettato, insieme al presidente del Comitato italiano paralimpico Luca Pancalli, la mia richiesta), cioè gli onorevoli Ileana Argentin e Carmelo Porcu.

Le norme riguardano non soltanto coloro i quali hanno un *handicap* permanente, ma anche chi soffre di un *handicap* temporaneo: si tratta, lo ripeto, di un terzo della popolazione europea.

Insisto su questo tema perché vogliamo far capire, ad ogni costo, che le istituzioni europee intendono essere vicine alla gente. Dobbiamo far capire che l'interpretazione che è stata data fino ad oggi a nostro giudizio non va bene, al fine di evitare di commettere certi errori.

Il portafoglio delle mie competenze è molto ampio. Vorrei brevemente soffermarmi, prima di ascoltare gli interventi

dei presidenti delle Commissioni di Camera e Senato, su alcune questioni che possono essere di particolare interesse per l'Italia. Mi riferisco al sistema delle TEN (*Trans-European Networks*), a Galileo, alla vicenda Alitalia e alla questione della sicurezza stradale.

Per quanto riguarda le reti transeuropee, è in atto la grande sfida di dotare l'Europa di un sistema intermodale di trasporto, attraverso la realizzazione di una fitta, moderna e competitiva rete che permetta a tutti i cittadini dell'Unione europea di potersi muovere non più utilizzando soltanto il sistema del trasporto su gomma, ma anche quello su rotaia, fluviale e marittimo.

Si tratta certamente di un progetto molto ambizioso. Siamo forse in ritardo per quanto riguarda l'intera realizzazione della rete. Il calendario prevedeva, infatti, la realizzazione dell'intera rete entro il 2020 e dovremo, invece, aspettare qualche anno in più.

Gli investimenti sono importanti, anche da parte dell'Unione europea. Quest'ultima ha voluto puntare su alcuni progetti prioritari, alcuni dei quali riguardano direttamente l'Italia e sono stati — lo sono tuttora — argomento di dibattito politico.

Devo dire che l'Italia ha registrato un incremento nelle capacità di spesa per infrastrutture, soprattutto per quanto riguarda il settore ferroviario (cerco di fornirvi informazioni e valutazioni da parte della Commissione in merito alle principali questioni in esame). Come sapete, il progetto prioritario è l'asse ferroviario Berlino-Verona-Milano, che arriva fino a Palermo.

In proposito, posso dirvi che l'asse Berlino-Palermo, che trova nella galleria del Brennero la sua più importante opera infrastrutturale, a nostro giudizio procede positivamente. Il tratto compreso tra Verona e Bologna sarà raddoppiato entro la fine del 2008, dando un contributo al trasferimento modale in tutto il Paese.

Alcuni progressi sono stati registrati anche sul tratto Milano-Bologna-Firenze, in gran parte completato, che entrerà in servizio nel 2009.

Tra le altre cose, considero di straordinaria importanza l'adeguamento della tratta Firenze-Roma all'ERTMS, un sistema di controllo che aumenta i livelli di sicurezza.

Quanto alla tratta dell'Alta velocità Roma-Napoli, essa è stata completata nel 2005.

Devo aggiungere che dell'asse Berlino-Palermo fa parte il ponte sullo Stretto di Messina, per il quale tuttavia non è stata avanzata dall'Italia, per il periodo 2007-2013, alcuna richiesta di finanziamento. Pertanto, non sono previsti finanziamenti comunitari per questo periodo di programmazione.

Le scelte in materia vengono assunte dai singoli Paesi. Di conseguenza, non spetta alla Commissione europea e al Governo comunitario decidere quali sono i progetti da attuare. Se l'Italia dovesse ripresentare, con le nuove prospettive finanziarie, una richiesta di finanziamento, saremmo pronti a esaminarla.

Anche per quanto riguarda il progetto prioritario n. 6, vale a dire l'asse ferroviario Lione-Torino-Trieste che passa per Lubiana, arriva fino a Budapest e si spinge al confine con l'Ucraina, sono stati compiuti dei passi in avanti.

Voi sapete che il contributo europeo è di circa 671,8 milioni di euro per la tratta transfrontaliera, in modo particolare per il traforo, sul quale è sorta in Italia un'aspra polemica.

Credo che vi siano stati importanti progressi sotto questo profilo. Voglio elogiare pubblicamente l'architetto Virano, responsabile dell'osservatorio, per il lavoro che ha svolto. Voglio ringraziare anche il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per l'atteggiamento dialogante e di disponibilità che ha manifestato con le realtà territoriali che presentavano maggiori riserve e si opponevano alla realizzazione dell'opera.

Come dicevo, ritengo che si sia compiuto un decisivo passo in avanti. Attendiamo per le prossime settimane le proposte definitive da parte dell'Italia e della Francia. Entro la fine dell'anno, infatti, la Commissione europea deve inviare ai Go-

verni italiano e francese l'annuncio relativo all'avvio dell'erogazione dei finanziamenti per le prime parti dei lavori. Credo di poter considerare questo un risultato positivo e mi auguro di poter dare avvio all'erogazione di questi fondi.

Per quanto riguarda il Brennero, devo ringraziare il Presidente della provincia autonoma di Bolzano, Luis Durnwalder, per il lavoro svolto. Mi recherò a breve a Bolzano per visitare il lato italiano e, probabilmente, il giorno successivo sarò a Innsbruck per vedere il lato austriaco. Credo che anche in questo caso si proceda in maniera positiva.

Le stesse considerazioni valgono per il Corridoio 24, dal momento che migliorano le prospettive del collegamento tra Genova e Rotterdam.

Se saranno erogati i finanziamenti anche per il collegamento Lione-Torino, l'Italia avrà ottenuto il più elevato contributo europeo. Infatti, si tratta di 786 milioni di euro per il Brennero (naturalmente mi riferisco al progetto), buona parte dei quali vanno all'Italia.

Per i progetti transfrontalieri che riguardano l'Italia e l'Austria, l'Italia e la Francia, i finanziamenti ammontano: per la galleria di base del Brennero a 786 milioni di euro e per la Lione-Torino a 671,8 milioni di euro. Parte di questi finanziamenti andranno all'Italia.

Si pone poi un problema di non secondaria importanza riguardo ai finanziamenti destinati alla realizzazione delle reti transeuropee. L'Europa sta facendo la sua parte, così come i Governi. Tuttavia, devo essere sincero e dire che senza dubbio lo sviluppo dei partenariati pubblico-privati non è stato un vero successo. Probabilmente, la causa di tale esito è da addurre all'assenza di garanzie per gli investitori privati, in merito ai potenziali redditi generati dall'infrastruttura che, come sappiamo - del resto mi rivolgo ai membri della Commissione trasporti -, richiedono tempi molto lunghi.

Come Commissione europea, quindi, per cercare di venire incontro alle richieste del mondo imprenditoriale, ma anche per accelerare i tempi di realizzazione con

la partecipazione delle *partnership* pubblico-privati, abbiamo raggiunto un accordo con la Banca europea per gli investimenti, per fornire delle garanzie agli imprenditori.

Il giorno 25 sarò a Lussemburgo per incontrare il presidente della BEI e sollecitare un rafforzamento di tale accordo, in modo che la Banca europea degli investimenti possa essere sempre più in prima linea nell'incoraggiamento e nel sostegno delle imprese che vogliono essere protagoniste di partenariati pubblico-privati.

Il ruolo della BEI, a mio giudizio, deve assumere una valenza importante. Ecco perché sono dell'idea che si debba giudicare positivamente la proposta di parte italiana presentata all'Ecofin sul ruolo che dovrà avere la Banca europea degli investimenti (parlerò anche di questo argomento il giorno 25, in occasione della mia visita a Lussemburgo).

Per quanto riguarda la questione dei cittadini e del trasporto, come sapete, ho presentato al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta di riforma della direttiva Eurovignette, tema molto delicato (il principio è quello del « chi inquina paga »).

Non si tratta di una nuova tassa, non vuole esserlo. Infatti, se il Consiglio e il Parlamento la approveranno, nella proposta della Commissione essa sarà innanzitutto facoltativa. Inoltre, nel testo presentato dalla Commissione, sarà destinata non già ad ingrossare i bilanci dello Stato, ma alla ricerca contro l'inquinamento, alle politiche ambientali e alla realizzazione di opere infrastrutturali.

Parliamo, quindi, di un messaggio che va nella direzione della tutela dei cittadini e che dovrebbe ridurre il congestionamento del traffico in molte aree, soprattutto in quelle urbane, permettendo ai camion di evitare l'attraversamento delle grandi città e di ridurre le spese. Infatti, avere strade più veloci, senza imbottigliamento, consentirà di spendere meno, in termini di carburante, a tutti i camion che sceglieranno tale opzione.

Altra questione di interesse per l'Italia è la vicenda Galileo che, come è noto, ha determinato un periodo abbastanza turbolento.

Come sapete, il 27 aprile si è concluso il lancio del secondo satellite sperimentale Giove B, che è operativo. L'evento è stato trasmesso direttamente in Italia al Fucino e ha avuto luogo alla presenza del mio predecessore Barrot. Il Fucino è uno dei tre centri di controllo di Galileo: un altro si trova in Germania — sono andato a inaugurarla la scorsa settimana — e il terzo sarà in Spagna.

Il 25 luglio di quest'anno è entrato in vigore il nuovo regolamento che prevede lo stanziamento di circa 3,5 miliardi di euro, necessari per attuare il programma fino al 2013.

Il programma sarà completamente finanziato dalla Comunità europea.

Sempre a luglio, è stato varato il pacchetto sugli appalti per la costellazione dei satelliti Galileo. Ventuno imprese interessate hanno partecipato alla selezione e non credo che ci saranno sorprese particolari rispetto all'assetto finale. Presto, comunque, saranno comunicati i risultati.

Procede anche l'altro sistema, EGNOS, su cui l'Italia si sta impegnando. È importante che il nostro Paese faccia la sua parte. L'Unione europea ha bisogno di una presenza italiana, di un sistema italiano, anche a livello delle istituzioni. Perché l'Europa sia equilibrata, è necessario che uno dei Paesi fondatori quale l'Italia, un Paese così importante, giochi la sua parte affinché non abbiano a verificarsi situazioni di scarso equilibrio.

Un altro tema importante sul quale siamo impegnati è quello della sicurezza stradale. Il Ministro Matteoli parteciperà alla manifestazione prevista per il 13 ottobre a Parigi, in occasione della Giornata europea della sicurezza stradale. Come sapete, la Commissione europea ha chiamato come *testimonial* per questa campagna il campione del mondo di Formula 1, Raikkonen, la polizia stradale italiana e i pompieri del Belgio. Anche in questo caso, dunque, l'Italia è stata protagonista.

Prima di concludere con alcune osservazioni sulla vicenda Alitalia, vorrei ricordarvi il programma Marco Polo nel quale l'Europa crede fermamente. Purtroppo, non sono stati utilizzati appieno i fondi e vi invito a sollecitare, in qualità di parlamentari, nei vostri territori le grandi aziende interessate a questo programma a presentare i progetti. Ho scritto personalmente una lettera ai 27 ministri dei trasporti dell'Unione europea per sollecitarli a utilizzare i fondi europei destinati al programma Marco Polo, che riguarda i trasporti, in particolare la realizzazione del trasporto intermodale. Io stesso proporrò di modificare il programma per i prossimi anni, vista l'utilizzazione a mio giudizio non sufficiente dei fondi, affinché questi possano essere maggiormente accessibili.

Poiché il tempo è tiranno e non voglio sottrarmi agli interventi dei presidenti delle Commissioni, ma anche alle vostre domande, vengo subito alla vicenda Alitalia. Ho sempre insistito, sin dai primi incontri che ho avuto sia con il dottor Passera, *l'advisor* che è venuto a trovarmi a Bruxelles, sia con il Governo italiano, che mi ha inviato il testo prima della presentazione in Consiglio dei ministri (e poi ci ha inviato il testo successivo), sulla necessità di rispettare le norme europee. Questo è il mio dovere di Commissario indipendente.

Nell'esaminare il testo del decreto-legge — ma saranno necessari ancora parecchi giorni di lavoro per dare una risposta definitiva —, da una prima lettura emergono due principi che l'Unione europea ritiene fondamentali: la trasparenza e la vendita degli *asset* a prezzo di mercato.

Ho notato, da parte dei protagonisti dell'intera vicenda, l'intenzione sempre e comunque di rapportarsi con le istituzioni europee al fine di risolvere — se sarà risolta — la questione in perfetta sintonia con le normative europee. L'appello che ho lanciato sabato scorso, e che mi auguro possa essere ascoltato dalle parti in causa, punta proprio a questo.

Voi sapete bene che le vicende di competenza della Commissione europea sono

diverse. Per quanto riguarda la vicenda Alitalia c'è una questione relativa al prestito ponte di 300 milioni di euro.

Abbiamo aperto una procedura di investigazione, la procedura più rapida, perché nutrivamo il sospetto che si trattasse di aiuti di Stato non compatibili con la normativa europea. Abbiamo ricevuto la prima risposta da Alitalia e registrato gli interventi di cinque soggetti interessati, quattro compagnie aeree e una compagnia di *tour operator*. Abbiamo dunque rigirato al Governo italiano, che ha un mese di tempo per rispondere, le osservazioni formulate dai soggetti interessati. Una volta ottenuta la risposta, lavoreremo senza perdite di tempo per assumere una decisione finale, cioè stabilire se quei 300 milioni di euro del prestito ponte sono aiuti di Stato non compatibili con la normativa europea o meno. Qualora fossero incompatibili, dovremo chiedere alla compagnia aerea di restituire quei soldi al Governo italiano.

C'è poi la questione del testo normativo, che il Parlamento dovrà approvare e convertire in legge, e il problema dell'applicazione del testo normativo stesso.

Di fronte al Parlamento italiano mi preme sottolineare alcuni aspetti in maniera molto precisa; quindi volutamente do lettura di un testo scritto con il quale intendo comunicare il mio pensiero su alcune questioni che riguardano questa vicenda.

« Innanzitutto è fondamentale che il nuovo soggetto sia un soggetto del tutto nuovo e diverso rispetto ad Alitalia Spa. Occorre, insomma, un'assoluta discontinuità giuridica. È fondamentale, dunque, che vi sia una cesura chiara e netta fra le due società. Il fatto che la vendita: *a*) rispetti il principio di trasparenza, *b*) avvenga a un prezzo non inferiore a quello di mercato e *c*) il controllo della società acquirente sia in capo a soggetti diversi rispetto a quelli della società venditrice degli *asset*, sono elementi fondamentali per stabilire la discontinuità ». Va altresì prestata particolare attenzione alla cessione degli *slot*. In questo caso, va pienamente



rispettato il Regolamento comunitario n. 793 del 2004, il quale prevede precise condizioni per il trasferimento.

« Per quanto concerne il personale di Alitalia, non debbono essere assunti provvedimenti *ad hoc* (assunzione per legge presso la Pubblica amministrazione, imprese controllate dallo Stato) tali da far ritenere esistente un aiuto di Stato incompatibile. Le misure previste debbono essere generali, astratte e applicabili a situazioni analoghe ».

Naturalmente i dipendenti di Alitalia non saranno automaticamente trasferiti alla nuova società. La nuova società, per essere in sintonia con le norme europee, attingerà dal mercato del lavoro e stipulerà nuovi contratti, senza obbligo alcuno di assumere dipendenti di Alitalia. Questo dal punto di vista giuridico.

« Ciò non esclude che i dipendenti di Alitalia possano essere assunti dalla nuova società in quanto portatori di specifiche qualifiche e professionalità. Naturalmente la nuova società non è tenuta a mantenere alcuni dei diritti acquisiti dagli ex dipendenti di Alitalia.

« Cos'altro si potrebbe prevedere per fornire ulteriori garanzie di regolarità alla procedura? L'Italia, per esempio, potrebbe proporre alla Commissione, che dovrebbe approvarla, la nomina di un soggetto incaricato della supervisione dell'intera procedura, al fine di garantire il rispetto del diritto nazionale e comunitario. Tale figura dovrebbe avere obbligo di riferire regolarmente alla Commissione sull'andamento della procedura ».

Questo è quello che volevo e potevo dire oggi sul caso Alitalia, per ribadire una scelta che abbiamo compiuto fin dall'inizio come Commissione europea, quella di chiedere a tutti i soggetti interessati di rispettare, sempre e comunque, le normative dell'Unione europea.

Mi rimetto alle vostre osservazioni e alle vostre domande per rispondere eventualmente anche su altre questioni che riguardino il trasporto. Non ho voluto dilungarmi più di tanto nell'affrontare un tema ed una competenza che avrebbero bisogno di giornate intere di dibattito.

Vi ringrazio comunque per la partecipazione, per la presenza e per l'attenzione con la quale mi avete ascoltato.

**PRESIDENTE.** Grazie, onorevole Tajani. Siamo noi che restituiamo l'apprezzamento per questo suo intervento così dettagliato.

Do ora la parola ai presidenti delle Commissioni che intendano intervenire.

**ROSSANA BOLDI, Presidente della 14<sup>a</sup> Commissione del Senato.** Molto brevemente, voglio associarmi al presidente Pescante nel ringraziare il Commissario Tajani.

Vorrei aggiungere che il « caso Irlanda » sull'approvazione del Trattato di Lisbona segue ad altri casi simili. Tutte le volte che i cittadini europei hanno avuto la possibilità di esprimere un giudizio sull'Europa tramite una scheda, tale giudizio è stato negativo. Molto probabilmente ciò è avvenuto non tanto perché i cittadini non credano più nella necessità della presenza dell'Unione europea (specialmente per quanto riguarda alcune questioni, come la difesa, il clima, l'energia, il controllo dell'immigrazione, e via dicendo) quanto perché — come ha ben detto lei, Commissario — molto probabilmente esiste una specie di cortocircuito riguardante la comunicazione di quello che la Commissione fa.

Credo, quindi, che l'impegno debba essere quello di eliminare tale cortocircuito. Sono convinta che non sempre il bene provenga dalle osservazioni e dai programmi degli « euro entusiasti ». Penso invece che, talora, anche un certo « euro scetticismo » possa far bene e, alla fine, possa servire a cambiare un'opinione o una situazione.

Qualche critica, a volte, provoca una reazione positiva.

Il Parlamento italiano si impegnerà a fondo, per quanto lo compete, riguardo al controllo di sussidiarietà dei provvedimenti europei, specialmente con la nuova possibilità che abbiamo di influire sulla fase ascendente dei provvedimenti. Mi auguro, infine, che continui tra Parlamento e Commissione la collaborazione di cui lei, oggi, ci dà testimonianza.

LUIGI GRILLO, *Presidente della 8<sup>a</sup> Commissione del Senato*. Ringrazio il Commissario Tajani per la precisa e puntuale esposizione. Mi limito a formulare un'osservazione, che contiene anche una domanda.

Mi riferisco alla questione delle reti TEN. Nel 2003, con grande capacità, il Presidente del Consiglio di allora riuscì a ottenere che, nella rete immaginata dall'Unione europea, l'Italia fosse beneficiata. Di fatto, le più importanti strutture europee immaginate dal piano di allora riguardavano, come ha ricordato l'onorevole Tajani, proprio l'Italia: il Corridoio 5, il Corridoio 1 e il Corridoio dei due mari rappresentano assi infrastrutturali che, se realizzati, cambierebbero radicalmente la geografia economico-sociale del nostro Paese.

Il punto è che nel 2003 l'impegno era, da parte dell'Europa, di affidare la realizzazione di queste infrastrutture a una copertura del 20 per cento a fondo perduto. Per quanto ci consta, questo impegno, stante la difficoltà economica e finanziaria dell'Europa, oltre che di molti Paesi europei non sembra più garantito. Il primo quesito è se l'Europa stia pensando a meccanismi di intervento alternativi a quella promessa, oppure se ci si limiterà a ridurre proporzionalmente, Paese per Paese, infrastruttura per infrastruttura, il contributo comunitario. La mia domanda deriva dal rendermi conto che, probabilmente, il dibattito tra i Paesi europei non è ancora maturo.

Esistono certamente realtà diverse da Paese a Paese, ma, in definitiva, le domando se la Commissione intenda effettivamente emettere i previsti eurobond, oppure se la linea che si vuole intraprendere non sia piuttosto quella di chiedere ai Paesi membri un contributo maggiore per ultimare e realizzare queste infrastrutture.

Se è vera, com'è vera, l'importante osservazione del Commissario Tajani in ordine alla delusione che prova l'Europa sul partenariato pubblico-privato, bisogna anche dire che il Consiglio dei ministri italiano il 1° agosto ha compiuto una scelta coraggiosa, adeguando il codice degli

appalti alle istanze più avanzate dell'Unione europea. E tutto ciò dopo un periodo in cui si era cancellato, con il pretesto di informazioni risultate non veritiere, il diritto di prelazione in capo ai soggetti promotori per la realizzazione di infrastrutture.

Ebbene, il Governo italiano ha proposto e approvato – il Presidente della Repubblica nei giorni scorsi ha controfirmato – un decreto che aggiorna il nostro codice degli appalti, introducendo il *project* di seconda generazione che, per quanto mi consta, è il più avanzato in Europa, giacché apre ai privati in maniera rilevantissima.

I privati non hanno bisogno di garanzie, bensì di norme certe, di tempi precisi e puntuali da rispettare.

Credo che, in questo senso, l'Unione europea e la Commissione compirebbero una scelta molto positiva in relazione al partenariato pubblico-privato e anche nei riguardi di noi italiani. Siamo, infatti, il Paese dalle mille contraddizioni: ad esempio, criticato per il debito pubblico eccessivo, ma lodato perché primo al mondo quanto a capacità di risparmio. Ebbene, dato che sul partenariato pubblico-privato interagiscono le amministrazioni, le banche e i soggetti, si dà il caso che, mentre in America si assiste al fallimento di grandi e titolate banche, il sistema bancario italiano, nonostante i bombardamenti del 2005, risulta essere oggi tra i più solidi e patrimonializzati, tant'è che non si odono voci di rischi all'orizzonte per quanto riguarda la tenuta del sistema.

L'invito, dunque, è ad insistere su questa linea di lavoro, poiché il nostro Paese potrebbe sicuramente ottenere molto.

Sono d'accordo che la BEI (Banca europea per gli investimenti) debba assumere un nuovo ruolo più propositivo, ma internamente abbiamo anche la Cassa depositi e prestiti. Il sistema Italia oggi è forte, per cui il problema è riuscire a obbligare i Paesi membri ad applicare norme più avanzate sul piano della garanzia di procedure rapide, tempi certi e quant'altro, giacché i denari, sul mercato globale, si trovano comunque.

**PRESIDENTE.** Prendo atto che il presidente Valducci rinuncia a prendere la parola.

Do ora la parola ai senatori e deputati che intendano porre quesiti o formulare osservazioni. Vi prego di contenere i vostri interventi in cinque minuti.

**MICHELE POMPEO META.** Vorrei ringraziare l'onorevole Tajani per la disponibilità, il tempismo e per la competenza che ha dimostrato nel suo intervento. Mi ha molto colpito la sua autonomia di pensiero — del resto, non poteva essere diversamente — e credo che ciò lasci ben sperare sui futuri rapporti tra il Parlamento italiano e le istanze europee.

Il Parlamento, all'inizio di questa legislatura, ha un po' sofferto nel rapporto con i rappresentanti del Governo italiano. La vicenda italiana, del resto, sta lì a testimoniare. Fuori da ogni polemica, sottolineavo il suo tempismo perché, a quattro mesi dall'avvio della legislatura, non abbiamo ancora completato l'audizione con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, competente su queste questioni. È in corso una lunga audizione, iniziata nel mese di giugno, che non si è mai completata.

Le questioni che lei ha posto richiedono, forse anche in altre sedi, molti approfondimenti. Per quanto riguarda Alitalia ho apprezzato moltissimo, onorevole Tajani, il suo intervento. Non intendo adesso sottolineare le contraddizioni e neanche evidenziare talune interpretazioni che sono state date in Italia per coprire determinate impostazioni.

Tra le considerazioni da lei riportate, colgo rigorosamente una frase. Lei ha dato risalto al fatto che sono vietate assunzioni, da parte di organismi della Pubblica amministrazione statale, di ex dipendenti Alitalia. Ebbene, questa mattina leggiamo sui giornali che Fintecnica e Finmeccanica si stanno generosamente sforzando per tentare di mitigare gli effetti devastanti della conclusione di quella trattativa.

Tuttavia, vi sono anche altre questioni da affrontare. Credo che dovremo lavorare dopo l'approvazione dei trattati, per poter

avere un'Europa della concorrenza e non dei monopoli.

Ritengo che la vicenda Alitalia sia stata affrontata sotto il vestito del protezionismo, come accade in altri Paesi per quanto concerne altre questioni.

In Italia, ad esempio, sul piano della legislazione e della disponibilità abbiamo assunto da tempo un atteggiamento di grande apertura. Mi riferisco in particolare alla vicenda della interoperatività ferroviaria. Altri Paesi, tuttavia, come la Francia e la Germania, non garantiscono tale reciprocità.

Noi stiamo aprendo le nostre ferrovie a operatori e gestori internazionali. D'altra parte, però, mi chiedo — su questo e sul TPL — come l'Europa possa garantire un meccanismo uguale per tutti i Paesi, onde evitare che alcuni settori deboli della nostra mobilità interna corrano il rischio della colonizzazione.

Vorrei inoltre segnalarle un ulteriore dato contenuto nella recente finanziaria, negli atti di Governo predisposti per il mese di settembre. L'Europa riconosce il diritto alla mobilità anche a quei pochi cittadini che abitano nelle isole minori.

In proposito, richiamo la grande vicenda irrisolta di Tirrenia. Ebbene, l'approccio del Governo mette in discussione tale elemento, perché, mentre guarda a una normativa europea sulle privatizzazioni e sulle liberalizzazioni, lascia irrisolto il problema di migliaia di abitanti dei diversi arcipelaghi dei nostri mari.

Le chiedo di intervenire a tal riguardo, dal momento che tali soggetti rischiano di essere considerati figli di nessuno.

Altri colleghi interverranno dopo di me per affrontare le questioni sulle quali si è soffermato anche il senatore Grillo.

**GIACOMO SANTINI.** Mi si consenta di salutare in Antonio Tajani un uomo di antica esperienza a livello europeo. Anche dalle sue parole, infatti, emerge la capacità di destreggiarsi fra gli eventi che mutano.

Prima di rivolgere una domanda precisa al Commissario Tajani, desidero rile-

vare che ormai non esistono più gli euro-pessimisti, né gli euro-ottimisti. Esistono gli euro-pragmatici.

Chi non capisce l'Europa magari non ha avuto l'opportunità, come molti tra noi presenti in quest'aula, di maturare un'esperienza a livello di Parlamento europeo. D'altro canto, avendola portata a termine, noi sappiamo che ciò che non si capisce comunque si giustifica o si può spiegare in altra maniera. L'Europa è un elefante che spesso procede con passo lento, ma che comunque va avanti. Va avanti sempre.

L'altra allegoria che vorrei riferire è quella di un treno che corre. Chi vuole salire sale, chi non sale peggio per lui, perché il treno comunque va.

Fatta questa doverosa premessa, Commissario Tajani, mi interessa particolarmente affrontare il tema delle TEN, dal momento che in merito alla vicenda Alitalia - immagino - sarà bombardato di domande.

Già nel 1993, queste grandi linee iniziarono a farsi largo con i primi quattordici progetti del cosiddetto Gruppo Christophersen, che oggi sono diventati trentuno. Ebbene, la lentezza o le problematiche che emergono in questi giorni sono figlie di una dilatazione oramai eccessiva; mentre altri Paesi che sono entrati da poco all'interno dell'Unione europea stanno avanzando altrettante proposte.

Non è possibile, dunque, che la Commissione europea si renda protagonista di una spinta di selezione? Occorre stabilire delle vere priorità, che non possono essere quattordici, né trentuno.

Venendo ai quattro progetti italiani, dico - a costo di attirarmi l'antipatia di qualcuno - che due sono quelli prioritari: il grande collegamento verticale dell'asse del Brennero e quello orizzontale del Frejus, con il problema dei due tunnel che rappresentano chiaramente l'impegno maggiore, sotto l'aspetto finanziario. Se ne discute ormai dal 1993. Da allora, tutti i possibili ostacoli sono stati superati. Penso all'opinione pubblica, che in alcuni casi ha rallentato l'iter di approvazione di progetti, ma soprattutto ha reso più lenta la

persuasione della gente, magari attraverso l'espressione di opinioni rispettabili, ma a mio avviso non accettabili.

Quanto al Brennero, ad esempio - provengo dal Trentino Alto Adige -, si sta ancora manifestando contro la montagna, dentro la quale comunque, per fortuna, si sta scavando, sia sul versante austriaco che su quello italiano.

Forse oggi questi ostacoli sono stati superati. Gli altri sono chiaramente di carattere finanziario, determinati dalla limitatezza delle risorse, ma anche dalla farraginosità della *partnership* che l'Europa propone e nella quale, come è stato detto sia dal Commissario Tajani che dal presidente Grillo, occorre forse una spinta maggiore di trasparenza, di chiarezza e di garanzia verso chi intende investire (e i privati non sono pochi).

Signor Commissario, è antipatico fare scelte all'interno di gruppi che già selezionano. Tuttavia, le chiedo: per questi due grandi progetti - che non sono più la Lione-Torino, o la Monaco-Verona, come li chiamavamo una volta, ma sono diventati la Berlino-Palermo e la Lione-Budapest - non è possibile dare una spinta in più?

Si potrebbe fare questo magari impiegando il regolamento n. 680 del 2007 dell'anno scorso, che stabilisce in maniera esplicita che si possono concentrare le risorse su progetti con il massimo valore aggiunto per la rete TEN. Questa parola magica indica un sogno che può essere realizzato, dirottando su questi progetti finanziamenti nazionali, comunitari, pubblici e privati, magari inaugurando un nuovo approccio per questa famosa *partnership*.

A chi tocca il compito di dare questa accelerazione? Alla Commissione europea o ai Governi dei Paesi membri?

ROCCO BUTTIGLIONE. Signor presidente, prima di tutto vorrei porgere i miei migliori auguri all'onorevole Tajani. Credo sia la prima volta che egli si presenta a questa Commissione dopo la sua nomina a Commissario europeo e Vicepresidente della Commissione.

Ho avuto modo di collaborare con lui nel corso degli anni passati. L'ho conosciuto come un mastino e un gentiluomo (di entrambe queste qualità c'è sicuramente bisogno). L'ho conosciuto però anche come un convinto europeista e vorrei invitarlo a perseverare in tale impegno, oltre che a rompere con una certa retorica sul pragmatismo europeo che è stata diffusa.

L'Europa è un grande ideale. Personalmente, ritengo che siamo all'inizio di una ripresa ideale dell'Europa.

L'euroscetticismo che si è fatto strada è stato motivato dalla scomparsa dell'Impero sovietico, davanti al quale l'Europa garantiva una difesa, e dal fatto che siamo stati convinti che al mondo ci fosse un ordine economico garantito dagli Americani.

Oggi gli Americani non garantiscono l'ordine economico mondiale. Inoltre, per affrontare i problemi suscitati da un nuovo imperialismo russo è stato necessario l'intervento dell'Europa e sarà sempre più necessario in futuro.

Credo che siamo all'inizio di una svolta. Spero che questa Commissione, anche per il suo impulso, si renda interprete di tale svolta e voglia tornare alle radici del concetto di Europa.

L'Europa è la pace, è la capacità di dare un contributo fondamentale alla pace e allo sviluppo di tutta l'umanità. Senza spinte ideali, l'Europa non si salva. Non si superano neppure gli ostacoli del referendum irlandese.

Vorrei ora esprimere alcune preoccupazioni e perplessità. Ho sentito parlare di un asse europeo da Berlino a Palermo. Nell'elencazione delle opere da lei riportata, signor Commissario, questo asse arriva fino a Napoli. Ebbene, dopo che cosa c'è? Da Napoli a Palermo c'è molto spazio, tuttavia non è previsto niente in termini di programmazione.

A suo tempo, nel 2003, abbiamo condotto una battaglia per inserire una grande opera. Personalmente, avrei preferito agire diversamente, ma i presidenti

delle regioni del sud - e il Governo raccolse le loro indicazioni - vollero il ponte sullo Stretto.

Adesso non c'è il ponte sullo Stretto, ma non c'è nemmeno qualcos'altro. Questo mi pare un problema grave per le finalità dei TEN, in quanto un pezzo importante d'Europa rimane fuori. E che dire delle autostrade del mare, per citare uno dei tanti argomenti dei quali si potrebbe parlare? Credo che questa sia una responsabilità primaria del Governo italiano, al quale chiediamo di riprendere in esame il problema. Alla Commissione, invece, chiediamo comprensione per un'adeguata risposta.

Per quanto riguarda la Lione-Torino, molte voci dicono che l'Unione europea non potrà aspettare molto a lungo piani dettagliati. Lei può darci un termine che stimoli il Governo italiano a mettersi in regola? In realtà, noi abbiamo un assenso di massima, ma non un progetto particolareggiato. Ho l'impressione, però, che il tempo di attesa non possa essere molto lungo.

Quanto alla vicenda Alitalia, si parla di discontinuità giuridica. Ma io leggo sui giornali che si sta trattando il contratto della nuova compagnia con i sindacati della vecchia compagnia e che si sta dibattendo del modo in cui la nuova compagnia deve recepire l'eredità giuridica della vecchia compagnia. Questo mi sembra in flagrante contraddizione con quanto il signor Commissario ci ha appena detto e la cosa mi preoccupa. Inoltre, non può non preoccuparmi il fatto che abbiamo un prestito dell'azionista che è diventato capitale dell'azienda: è una procedura quantomeno singolare. Credo che su questo ci siano gravi motivi di preoccupazione.

Passando ad altra questione, esiste un problema Mediterraneo. Vorrei invitarla, signor Commissario, a concentrare l'attenzione su questo tema. C'è stata una Conferenza mediterranea che ha occupato i titoli dei giornali per qualche tempo, ma non sembra che ne sia scaturito qualcosa. Esiste un problema di politiche di vicinato e di prossimità. Il Corridoio 8 è scom-

parso, con l'accusa che esso toccherebbe Paesi che non sono all'interno dell'Unione. Ma noi ci auguriamo che quei Paesi prima o poi entrino nell'Unione e, comunque, rientrano in una politica di vicinato.

Dal momento che si pensa a quello che succede laddove finiscono i TEN, verso l'est, tanto che già si parla di prolungare il Corridoio 5 da Budapest fino a Kiev, perché non si affronta anche la questione del Mediterraneo? A questo proposito c'è un'iniziativa interessante del Governo italiano con la Libia, ma l'autostrada da Tripoli a Bengasi non serve a nulla se non è inserita in una infrastrutturazione dell'intero nord Africa. A questo progetto stava lavorando un'amica comune, la signora Loyola de Palacio, immaturamente venuta a mancare.

Credo che su questo siano necessari una riflessione e un impegno. Il problema del Mezzogiorno, diceva don Sturzo, è un problema di politica mediterranea; finché il Mediterraneo è chiuso, il Mezzogiorno sarà l'ultima appendice. Capisco, quindi, perché si rinunci volentieri a proseguire fino a Palermo, dal momento che dopo Palermo sembrerebbe finire il mondo, almeno quello economicamente sviluppato. Al contrario, si tratta di una questione di vita o di morte, è una questione di pace, che vi sia una proiezione sull'altra sponda del Mediterraneo; una proiezione che deve essere culturale, politica, ma anche infrastrutturale.

Infine, vengo al problema sollevato dal senatore Grillo. In passato si usava spesso un'espressione, *project financing*, che oggi non si usa più. Proprio in quest'aula feci osservare che mancava un'attrezzatura del nostro sistema bancario, e imprenditoriale in genere, per adottare quelle procedure. Poco si è fatto per creare quella attrezzatura e anche nel resto d'Europa ci sono successi, ma anche alcuni significativi fallimenti.

PRESIDENTE. Spero che non si sia percepita l'osservazione che ho sussurrato all'onorevole Tajani: molti dei soggetti che

hanno avuto a che fare con i *project financing* sono stati arrestati. Comunque, non è il caso di fare della goliardia.

ANTONIO RAZZI. Saluto il Commissario europeo, al quale vorrei porre due domande. La prima: come mai in Spagna il trasporto ferroviario funziona al 100 per cento? Lei sa benissimo che il tratto Madrid-Barcellona viene coperto in circa due ore, e questo significa che in circa due ore si collegano le due città più importanti della Spagna. In Italia, invece, siamo davvero molto indietro. Non so quanta parte della responsabilità si possa attribuire alla burocrazia, ma so che in meno di dieci anni il Parlamento spagnolo ha risolto questi problemi.

In secondo luogo, le chiedo notizie su un'altra opera, che sono sicuro lei conosce. Non intendo attribuirle alcuna colpa, dal momento che lei ricopre questo incarico da pochi mesi, ma affronto questo argomento perché lo riferisca alla Commissione europea. Mi riferisco all'Alptransit in Svizzera, un tratto di circa 56 km (da Faido a Salisbury, passando sotto il tunnel del San Gottardo). Chiedo se siano previsti finanziamenti europei, visto che questo tratto riguarda tutto il sud Europa (come lei sa, quella attraverso la Svizzera è la strada più comoda e più corta), o italiani.

Grazie e buon lavoro.

GASPARE GIUDICE. Signor presidente, mi associo agli altri nel ringraziare l'onorevole Tajani per la sua lucida relazione.

Rivolgerò solamente una brevissima domanda al commissario. Nell'ottobre 2007 la Commissione europea ha presentato un pacchetto di misure tese al miglioramento dell'efficienza e della sostenibilità del trasporto merci comunitario. In questo pacchetto è inclusa una comunicazione sulla creazione di una rete ferroviaria a priorità merci.

Ho con me la piantina allegata al pacchetto. Non c'è dubbio che un'iniziativa di questo genere influisce notevolmente sullo sviluppo economico delle aree interessate. Ebbene, basta osservare la cartina allegata e riportare la rete prevista in

Spagna, in Francia, in Inghilterra e in Germania al piano per l'Italia: tutto si ferma a Reggio Calabria, tagliando del tutto fuori la Sicilia. Vorrei ricollegarmi all'intervento svolto dall'onorevole Buttiglione in merito.

Invito il Commissario Tajani ad intervenire affinché questa ipotesi venga rivista. Credo che sia assolutamente inaccettabile che da questo piano venga esclusa la Sicilia, che considero elemento essenziale all'interno di un progetto di questa portata.

SANDRO GOZI. Signor presidente, vorrei rivolgere i nostri migliori auguri al Commissario Tajani per il lavoro che sta svolgendo presso un'istituzione che, sotto un altro punto di vista, ho conosciuto molto bene. Ritengo che stia facendo uno dei lavori più appassionanti in Europa e che rappresenti l'interesse generale europeo. Da questo punto di vista, saremo sempre pronti al dialogo. Proprio per questo ritengo molto importante la sua presenza oggi in questa sede.

Vorrei tornare su alcuni punti che lei, signor Commissario, ha sollevato, alcuni dei quali a carattere generale ed altri più specifici. Parlando di Lisbona, lei ha fatto riferimento all'importanza di un ripensamento irlandese. La Commissione che cosa intenderebbe fare, qualora l'Irlanda esprimesse un nuovo « no »? State lavorando su questo? A mio parere, sarebbe molto importante che la Commissione lo facesse.

Lei ha parlato di Europa della burocrazia. Ne ha trovata così tanta all'interno della Commissione? E in tal caso, che cosa ritiene sia importante fare per migliorarla?

Dal suo punto di vista, come sta utilizzando la Commissione europea i pareri dei Parlamenti nazionali? Alcuni hanno cominciato a trasmetterli e anche noi, come Camera, ci stiamo organizzando per farlo, perché riteniamo che sia fondamentale. Ma la Commissione come li utilizza? Ne prende atto, ne tiene conto in maniera attiva nelle proprie proposte?

Sollevo un ultimo punto di carattere generale: lei faceva riferimento alla neces-

sità di avvicinare l'Europa ai cittadini. Chiaramente occorre che anche chi sta al Governo tenga un atteggiamento positivo rispetto all'Europa e, soprattutto, rispetto alle proposte che Bruxelles vota e difende. Se, invece, dal lunedì al sabato chi è al Governo contesta l'Europa, diventa difficile che, alla domenica, i cittadini dicano di sì. Forse, allora, i singoli commissari potrebbero insistere, con le forze politiche dei Paesi che conoscono meglio per convincere queste ultime ad adottare un atteggiamento più responsabile e ad utilizzare meno l'Europa come capro espiatorio.

Venendo alle proposte più specifiche, le chiedo se a suo parere l'Europa riuscirà ad adottare il pacchetto Erika III prima nel giugno 2009, ovvero prima della fine di questa legislatura.

Le chiedo, inoltre, come vi state muovendo per la creazione del guardacoste europeo.

Mi associo a quanto ricordato dall'onorevole Buttiglione a proposito del Corridoio 8, che ritengo fondamentale. Bisogna cominciare a pensare queste infrastrutture anche nell'ottica di Paesi vicini e di strategia sul Mar Nero.

Riguardo ad Alitalia, è chiaro che ci auguriamo di poter evitare il peggio. Anche alla luce di quanto lei ha detto, mi auguro per il nostro Paese, per i nostri cittadini, ma anche per la Commissione europea che le nostre perplessità, le nostre preoccupazioni, e in parte anche alcuni approfondimenti richiesti dalla stessa Commissione si rivelino alla fine infondati. Diversamente, se l'operazione dovesse essere rivista alla luce delle norme europee, non solo si tratterebbe di un disastro per il nostro Paese, ma la stessa Commissione europea - mi sembra - si troverebbe tra l'incudine e il martello, cioè tra un Governo che potrebbe insistere su una certa interpretazione e alcune compagnie aeree concorrenti che, probabilmente, non starebbero a guardare, tanto più se le norme da lei citate in maniera molto obiettiva dovessero essere applicate al caso concreto.

Signor Commissario, quando pensa che potrà essere formulato un giudizio sui punti da lei stesso sollevati, ossia modalità di trasferimento degli *slot*, passività di Alitalia e rapporto con la nuova compagnia, prestito di 300 milioni? Fra l'altro, le chiedo anche cosa succederebbe, qualora tale prestito fosse considerato incompatibile.

Da ultimo, le pongo la questione della discontinuità, associandomi anche in questo caso a quanto richiamato dal collega Buttiglione. Mi pare una questione meritevole di approfondimento quella di come si possa conciliare l'esigenza di discontinuità giuridica con la questione contrattuale dei dipendenti di Alitalia, per la quale sono in corso negoziati tra Governo e nuova compagnia.

In ultimo le chiedo, sempre a questo riguardo, se vede qualche affinità o meno tra certi aspetti del caso Alitalia e quello della Olympic Airways greca. Vorrei sapere da lei se si tratta di due casi completamente separati, per cui l'uno non serve per interpretare l'altro.

**PRESIDENTE.** In merito alla burocrazia europea, faccio osservare che ora proprio i burocrati europei sono diventati membri del Parlamento nazionale (*si ride*). Forse è positivo per noi.

Prego i colleghi che ancora devono prendere la parola di contenere gli interventi nei tempi concordati. Ricordo infatti che alle 14,45 dovrò dare la parola al Commissario Tajani per la replica.

**ANGELO MARIA CICOLANI.** Voglio in primo luogo ringraziare anch'io l'onorevole Tajani, non soltanto per l'audizione di oggi, ma anche per l'attenzione che, attraverso di lui, la Commissione europea sta dedicando ai problemi del nostro Paese. Mi pare che da qualche tempo sentiamo tutti l'Europa un po' più vicina.

Volevo porre all'onorevole Tajani due questioni. La prima, nel solco delle osservazioni del presidente Grillo: abbiamo davanti il sistema TEN, da costruire e da raccordare, in alcuni casi, nel quadro europeo. Il sistema europeo ricorda lo

sforzo che gli Stati nazionali hanno compiuto circa cento anni fa. Nel nostro Paese questo sforzo è avvenuto, almeno negli ultimi cinquant'anni, attraverso il sistema delle concessioni. Senza di esso, a mio avviso, non avremmo avuto lo strumento per realizzare l'adeguamento.

Credo che, al di là degli *eurobond*, o per lo meno insieme al tema della partecipazione al finanziamento europeo nella costruzione delle grandi reti europee, si ponga anche il problema del modo attraverso cui si costruirà questa rete. Trattati di rete non sono funzionali, ad esempio, alla partecipazione dei capitali privati, perché è la rete nel suo complesso ad avere un effetto di ritorno economico visto che altrimenti mancherebbe l'alimentazione sul singolo tratto.

Ebbene, accanto all'immissione di risorse economiche e ad un impegno del debito pubblico europeo, a mio avviso deve cambiare analogamente il quadro delle regole. Si tratta di un suggerimento e di una riflessione che mi permetto di offrire all'onorevole Tajani e a tutti noi perché, altrimenti, assisteremo al processo contrario.

Faccio un esempio: la regione Lazio si è candidata alla realizzazione della statale Pontina, inserita nel Corridoio 1. Senza un processo organico, non riusciremo mai a costruire un nuovo sistema. Da questo punto di vista l'Italia è, in Europa, la Nazione in assoluto più interessata, risultando ai margini.

Vengo al secondo elemento cruciale per il nostro Paese, cioè la politica mediterranea, in particolare le autostrade del mare. Ricordo che quando partì il progetto delle autostrade del mare con la relazione Civitavecchia-Barcellona, l'esperimento fu estremamente positivo. Secondo me questa relazione rappresenta un'alternativa al Corridoio 5, in quanto la relazione Spagna-Italia-E45 (quindi Venezia) di fatto rappresenta il Corridoio 5 *bis*.

Continuiamo a parlare di Frejus, ma il Corridoio 5 presenta gravissimi problemi in Veneto. Anche in questo caso è necessaria un'iniziativa forte del Governo nazionale, perché il Veneto non ha ancora



approvato la Valutazione di impatto ambientale del sistema di Alta velocità, per cui la Verona-Padova non è una linea praticabile nell'immediato. Tutti noi, inoltre, conosciamo i problemi che abbiamo a Vicenza. Quindi, vorrei sapere quante risorse sono previste nel piano 2007-2013 per le autostrade del mare, assolutamente funzionali al Mediterraneo e che cosa dobbiamo fare, come Governo nazionale, per implementarle.

Permettetemi poi un'ultima annotazione. Il Corridoio 5 *bis* è cruciale anche per la Sardegna, in quanto è l'unico corridoio europeo che può coinvolgerla direttamente.

OSVALDO NAPOLI. Signor commissario, lei ha parlato di proroga dei finanziamenti per 671,8 milioni di euro per quanto riguarda la TAV-Corridoio 5. È vero che l'architetto Virano ha svolto un grande lavoro di analisi e di coinvolgimento dei sindaci della Val di Susa e quant'altro. Il problema, però, è rappresentato dai tempi. È vero che se non vengono presentati i progetti nel tempo necessario, i finanziamenti europei potrebbero essere deviati su altre opere? Lo dico perché la trattativa va avanti molto lentamente, anche se in termini positivi.

In secondo luogo, negli anni precedenti si è data grande importanza, forse anche giustamente, agli amministratori locali che si sono opposti per quindici anni, dal 1993 (diceva bene l'onorevole Buttiglione) alla realizzazione dell'opera. Invece, i sindaci dei comuni di Chiomonte, Buttigliera Alta, Rosta, Chivasso, Orbassano, dove c'è il sito di Torino, che hanno dato il loro consenso e che sono determinanti per realizzare l'opera, non sono mai stati convocati neanche per ringraziarli della loro disponibilità. Il commissario non ritiene di doverlo fare?

ROBERTO DI GIOVAN PAOLO. Signor presidente, anche io non intendo perdermi in discorsi, visto che con il Commissario Tajani ci siamo incrociati varie volte in campo europeista. Quindi, vengo direttamente all'oggetto della nostra audizione

che, purtroppo, riunisce tanti aspetti ai quali ovviamente non è possibile dare una soluzione oggi. Spero, quindi, che l'incontro odierno segni l'inizio di una continuità di rapporti.

Formulerò alcune richieste, che spero siano soddisfatte nel corso della replica, o comunque in futuro dagli uffici del Commissario, e svolgerò delle brevissime riflessioni in ordine all'impegno in Commissione.

Il tema dei trasporti e dello sviluppo sostenibile è uno degli elementi forti del futuro che dovrebbe essere sostenuto con una serie di misure, non solamente dal punto di vista ideale o ideologico, ma, come si diceva in precedenza, magari partecipando a progetti, cui invece non si dedica tanta attenzione. Ebbene, Commissario Tajani, ritiene che per il programma «Marco Polo», come per altre iniziative progettuali dell'Unione europea, si possa prevedere un maggiore coinvolgimento del sistema delle autonomie locali e regionali, oltre che degli Stati nazionali, sviluppando quella sussidiarietà che insieme abbiamo voluto e votato nel futuro Trattato di Lisbona? Del resto, molte delle questioni che riguardano i trasporti ecosostenibili e il rapporto con il territorio comportano investimenti anche da parte dei comuni e delle regioni su una competenza specifica.

Sempre in ordine ai trasporti e allo sviluppo sostenibile, mi vorrei soffermare sulla questione riguardante l'industria dell'automobile. Non possiamo certo continuare - diciamo francamente - a immaginare che con un'automobile a idrogeno data ad ogni sindaco che abbia la volontà di averla, i problemi si risolvano. Al di là dell'Euro 5, dell'Euro 6 e dell'Euro 7, si prevede un incontro con i vertici delle aziende automobilistiche e dell'Unione europea per porsi il problema di una produzione adeguata e di un sostegno all'acquisto, in numeri reali, all'interno dell'Unione europea, rispetto alle nuove tecnologie e andando oltre la sperimentazione?

Venendo al progetto «Galileo», rilevo che si tratta di una questione che ci riguarda molto da vicino, anche perché in

tempi passati si è ventilata l'ipotesi di porre la sede di riferimento in Italia. Ebbene, esiste ancora questa possibilità di scelta tra l'Italia, la Spagna e la Germania, visto che il nostro Paese si è mostrato più motivato di quanto non abbia fatto la Germania?

In tema di TIR e di sicurezza stradale, so che si discuterà anche di armonizzazione delle sanzioni. Ebbene, vorrei sapere se su tale argomento esista un'ipotesi allo studio o se a breve si possa arrivare a decisione.

Aggiungo infine una brevissima annotazione politica. Commissario Tajani, lei è anche membro della Commissione, quindi può influire sul pensiero, per quello che è possibile, del presidente Barroso. Ho l'impressione che la pausa di riflessione - non le chiederò di esprimersi in proposito, perché all'epoca lei era parlamentare, quindi forse oggi non potrebbe dire quello che ha pensato ricoprendo quel ruolo - sia stata una delle cose più deleterie di questi due anni, dopo l'*impasse* francese e olandese. È possibile su questo argomento avere - come diceva precedentemente l'onorevole Gozi - un'idea operativa, che non sia una pausa di riflessione, per uscire dal dopo-Irlanda?

AURELIO SALVATORE MISITI. Signor presidente, non mi pare che si possa essere in disaccordo con quanto detto sulle linee generali e anche nel merito dal Commissario Tajani, al quale rivolgo i miei complimenti sia per la chiarezza della sua esposizione, sia per il fatto che ha preferito come primo impatto con il Parlamento nazionale il confronto con le Commissioni qui riunite. Peraltro, non credo che tale scelta sia determinata soltanto dal caso. Detto questo, trovandomi d'accordo con l'impostazione generale espressa, vorrei semplicemente svolgere alcune osservazioni.

Quanto alla questione richiamata in precedenza dall'onorevole Buttiglione, secondo cui Cristo si ferma a Napoli (non arriva più neppure ad Eboli), come lei sa, l'ho vissuta sulla mia pelle.

Conosco bene tutta la faccenda che è stata oggetto anche delle mie dimissioni. In proposito, devo dire che si punta sempre su una certa opera, ossia quella per attraversare lo stretto. Tuttavia, essa non può essere considerata isolatamente, dal momento che congiunge due grandi realtà: da Napoli a Reggio-Calabria e da Reggio-Calabria a Palermo. Pertanto, l'Alta velocità ferroviaria non può fermarsi a Napoli. Per avere un senso, il ponte deve essere concepito insieme all'Alta velocità ferroviaria.

In questa prospettiva, quindi, l'Europa dovrebbe preoccuparsi del fatto che gli investimenti nazionali si blocchino a Napoli. Viste le poche risorse messe a disposizione dall'Europa per la galleria del Brennero (un'opera molto più grande del ponte), bisognerebbe considerare che le somme messe a disposizione dal Tesoro per l'intero territorio nazionale ammontano a circa 70 miliardi di euro, per strutture che arrivano fino a Napoli. Vengono ritenuti eccessivi 28 miliardi di euro per completare l'opera. Questo è il vero problema.

In pratica, dunque, si sostiene che questo investimento non è produttivo, ma nessun investimento nelle ferrovie può esserlo immediatamente. Anzi, direi che le Ferrovie sono in deficit molto più dell'Alitalia. È inutile dire che si raggiunge il pareggio, dato che diamo 2 o 3 miliardi all'anno. Negare al Mezzogiorno il quadruplicamento ferroviario significa voler condannare il sud ad essere una zona distributiva e non produttiva del Paese.

Aggiungo un'ulteriore considerazione. Non penso che la questione relativa alla Val di Susa sia risolta, purtroppo. Lo dico con tutto il rispetto per Milano. La questione della Val di Susa si può risolvere solo ed esclusivamente se si ritorna alla legge-obiettivo di quell'opera, che invece non è stata inserita. In sostanza, dunque, se non si rientra in quella legge, perderemo i fondi.

Signor Commissario, pongo infine una questione, proprio relativamente al principio della concorrenza di cui lei parlava in precedenza. Il decreto che riforma la

legge Marzano è certamente fatto bene. Esso, tuttavia, non vieta al Commissario da noi nominato di scegliere in concorrenza altri *partner*, visto che oggi piazziamo sul mercato un ramo di azienda produttivo, senza debiti. A mio parere, infatti, in assenza di debiti vi saranno sicuramente *partner* internazionali disposti a presentare immediatamente delle proposte, anche migliori di quelle della CAI.

PRESIDENTE. Vorrei sempre ricordare a coloro che pongono questioni al Commissario Tajani che è Commissario europeo. Lo dico perché qualche istante fa qualcuno gli ha dato l'*interim* come Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, dal momento che ha posto problemi attinenti a tale carica.

GIULIO MARINI. Signor presidente, in zona Cesarini vorrei porre un problema relativo al contesto laziale.

Come lei ben sa, signor Commissario, e come ha sostenuto da parlamentare europeo nei suoi precedenti trascorsi, nel Lazio è in atto una modifica del sistema aeroportuale, con il ridimensionamento dell'aeroporto di Ciampino e la realizzazione del nuovo aeroporto di Viterbo.

La scorsa settimana è stato firmato un protocollo di intesa ENAC-ADR che sarà sottoposto alla sua attenzione presso la Commissione europea, per il passaggio da un aeroporto ora esistente a un nuovo aeroporto con lo stesso concessionario. Vorrei sapere se lei pensa che da parte della Commissione potrà esservi assenso a questo passaggio importante per l'aerportualità laziale.

MARIO LOVELLI. Grazie, signor Commissario, per la sua relazione. Penso che le domande fin qui rivolte richiederebbero almeno un paio d'ore per le risposte, dunque mi limito a chiedere due precisazioni e a porre due conseguenti quesiti.

In primo luogo, lei ha sottolineato con molta attenzione la trasparenza dell'operazione di cessione degli *asset* di Alitalia e la valutazione di mercato degli *asset* stessi. Dalle notizie di stampa apprendiamo che

siamo in presenza di un'operazione che, da una parte, porta dentro la nuova compagnia gli *asset* di AirOne per un valore di 300 milioni. Inoltre, si parla di una valutazione degli *asset* di Alitalia per un valore analogo. Sarebbe certamente utile conoscere la sua opinione, sempre che la voglia dare, sulla valutazione degli *asset* e sulla procedura di dettaglio che l'Unione europea intende acquisire per capire se questa sia o meno una valutazione di mercato.

La seconda considerazione riguarda le reti TEN. Altri colleghi sono già intervenuti in merito, in particolare per quanto riguarda la Torino-Lione, dunque non ripeterò domande che le sono state già poste. Ho capito che sia il ponte sullo Stretto, sia gli interventi relativi al Corridoio 24 (che interessa sul territorio nazionale il terzo valico, ovvero la Genova-Milano), sono fuori dalla programmazione 2007-2013. Le chiedo se c'è ancora lo spazio per recuperare un ingresso nella programmazione 2007-2013 e se questa situazione comporta il fatto che saranno gli Stati nazionali a doversi fare carico delle opere, se intendono realizzarle subito.

Infine, vorrei sapere se quello che lei ci ha detto, in modo un po' larvato, rispetto alle cose già emerse in sede ECOFIN relativamente al ruolo della Banca europea per gli investimenti, può essere un passaggio utile per dare operatività a queste due opere pubbliche.

PRESIDENTE. Sono pervenute altre tre richieste di intervento in zona Cesarini. Mi rimetto alla capacità di sintesi dei colleghi.

EMANUELE FIANO. Il Commissario Tajani mi scuserà se mi tiro fuori da questo mellifluido clima del genere « va tutto bene », « siamo tutti d'accordo », « lei ha detto cose encomiabili su Alitalia ». Naturalmente la ringrazio per essere qui e spero che questo rapporto proficuo con il Parlamento italiano vada avanti, non solo nel campo della sua competenza, ma con l'insieme della Commissione.

Devo dire che su Alitalia in questi mesi ho visto cose diverse da quelle raccontate,

essendo seduto sugli scranni di questo Parlamento. Ho visto, ad esempio, poca trasparenza. L'ultimo tratto della vicenda Alitalia nasce con un decreto discusso in questo Parlamento — mi auguro che l'Europa continui ad occuparsene verificando le corrispondenze alle norme vigenti — nel quale abbiamo iniziato a derogare, ai tempi del provvedimento relativo al prestito ponte diventato poi aumento di capitale, dalle norme sulla trasparenza degli atti riguardanti società quotate in Borsa. Stiamo assistendo a un'opera che può anche essere meritoria, per alcuni aspetti di salvaguardia dell'occupazione e di un patrimonio nazionale, ma che comunque non sta avvenendo secondo un procedimento di gara.

Ho letto con attenzione il materiale fornito ai membri di queste Commissioni, che riguarda i rilievi della Commissione sulla questione del decreto-legge n. 134 del 2008, ossia sulla natura del prestito. Si dicono cose molto preoccupanti sul pregiudizio espresso dalla Commissione sulla natura di quel prestito e sull'ipotesi che questo si configuri come aiuto illegittimo. Devo dire che condivido profondamente le cose che qui sono scritte e molto mi preoccupano, visto che, dopo il prestito ponte, la vicenda è andata molto avanti. Quindi, mi domando: se tra diciotto mesi questa eventuale procedura di infrazione dovesse andare avanti e le cose che qui sono scritte come premessa ad un giudizio venissero considerate come giudizio conclusivo — e dunque questo venisse considerato un aiuto illegittimo — che cosa ne sarebbe di questo prestito ponte?

La questione dei dipendenti è stata già sollevata da altri colleghi intervenuti prima di me. Lei, signor Commissario, ha detto parole totalmente condivisibili sul fatto che l'Europa non può considerare legittimo che i dipendenti di Alitalia vengano assunti o trasferiti ad altre società nelle quali è implicato lo Stato italiano. Tuttavia, quello che lei dice contrasta con quanto leggiamo nelle cronache di questi giorni.

Infine, signori presidenti, sollevo due questioni di conflitto di interesse, alle

quali mi pare che il Commissario non abbia fatto cenno, ma di cui nel nostro Parlamento si è parlato in occasione dell'approvazione dell'ultimo decreto. Mi riferisco al ruolo di un'importante banca italiana, che è stata — ed è — fortemente creditrice della seconda compagnia aerea italiana che, se l'operazione CAI andasse a buon fine, potrebbe entrare nella nuova società. Questa banca, dopo essere stata creditrice, è diventata *advisor* della seconda compagnia aerea italiana, quindi è diventata *advisor* di Alitalia e oggi è membro autorevole, se non alla guida della nuova cordata di imprenditori che potrebbe rilevare, tramite la CAI, le attività di Alitalia. Mi domando se anche qui non si configuri un ruolo « grigio » dal punto di vista europeo.

Vorrei, infine, conoscere il suo giudizio relativamente alla bipartizione di Alitalia tra una società sgravata dei debiti che prima Alitalia portava con sé e la cosiddetta *bad company*, che invece, come sappiamo, comporterà per il contribuente italiano i costi che conosciamo per permettere alla parte « bianca » della società di continuare il suo tragitto.

PRESIDENTE. Abbiamo capovolto il tono mellifluo, quindi abbiamo riequilibrato l'atmosfera.

Prego gli ultimi due colleghi iscritti a parlare di attenersi ai tempi.

MARCO FILIPPI. Rivolgo un sincero ringraziamento e apprezzamento al Commissario Tajani, non solo per la tempestività con cui si è reso disponibile per l'audizione, ma anche e soprattutto per le parole chiare e, a mio avviso, diplomatiche ma non equivocate, rispetto ai temi trattati.

Ho apprezzato sinceramente la riflessione fatta in premessa, anche se, fuori di polemica, devo dire che non sempre e non tutti i membri della sua coalizione possono essere considerati sintonici rispetto ai termini e alle parole usate.

Sono due le questioni che voglio sottoporre alla sua attenzione, anche se mi rendo conto che le domande sono state tantissime. Comunque, gradirei conoscere

la sua opinione in proposito. Le reti TEN, come lei stesso ha precisato, rappresentano quello sforzo tecnicamente e finanziariamente titanico che riguarda 90 mila chilometri di strade e ferrovie, di cui 20 mila ad alta capacità, oltre 12 mila chilometri di idrovie, per un ammontare complessivo di circa 600 miliardi di euro. Queste, almeno, sono le stime. Quanto ai 30 progetti prioritari, che sembrano essere coperti finanziariamente, vorrei avere elementi precisi, o comunque consonanze in questo senso da parte sua. Vorrei la sua opinione in proposito alla contribuzione dell'Unione europea, che, con 20 miliardi di euro, non ha mai raggiunto il 20 per cento dell'importo necessario (i 225 miliardi per la realizzazione); addirittura, con il programma di finanziamento 2008-2013, sono stati ridotti a 8 miliardi di euro. Francamente, queste sono somme che rischiano di avere il valore della *moral suasion* o poco più.

Stiamo dedicando molta attenzione al Corridoio 5, Lisbona-Kiev. Mi piacerebbe, però, conoscere la sua opinione sul progetto prioritario n. 17 (Parigi-Bratislava) e su quanto l'avanzamento di tale progetto contribuisca sostanzialmente a ritardare la realizzazione dell'attraversamento che ci riguarda più da vicino.

Lei, signor Commissario, ha lamentato il partenariato pubblico-privato, non solo come fenomeno italiano, ma più in generale come fenomeno comunitario. Sono d'accordo, tutti affermiamo che occorrono regole chiare e tempi certi. Credo, però, che occorra anche mettere in conto - se vogliamo investimenti da parte di soggetti privati - che ci siano profitti, ovviamente, per questi ultimi.

Non credo sia opportuno proporre il modello che, nel nostro Paese, sta andando per la maggiore, ovvero quello dei «regali di Stato», cui abbiamo assistito sia per le concessioni autostradali, sia di recente per la vicenda Alitalia.

Su quest'ultima vicenda concludo, molto brevemente: vorrei sapere da lei in quale relazione si pongono le condizioni richieste dalle sentenze già emanate sui precedenti prestiti ponte, condizioni poste

dall'Unione europea rispetto alla situazione attuale. Lei è stato un Commissario molto diplomatico - non voglio andare oltre - parlando di sospetti su possibili aiuti di Stato. Considero l'espressione, oggettivamente, un eufemismo, anche per i motivi richiamati da chi mi ha preceduto.

Ritengo oggettivamente difficile pensare che la semplice nomina di un esperto internazionale possa in qualche modo assicurare elementi di garanzia per le questioni che ha posto, sia per quanto riguarda la vendita degli *asset*, dove - di nuovo oggettivamente - elementi di trasparenza sfuggono ad ogni evidenza, sia per quanto guarda il trasferimento del personale (sono state ricordate le trattative in corso) sia, soprattutto, per quanto riguarda l'acquisizione degli *slot*.

Il nostro giudizio e la sensazione molto forte, in questo senso, è che su questo provvedimento (necessario ed indispensabile, che tutti ci auguriamo vada a compimento) si sia davvero andati in deroga rispetto alle elementari regole di trasparenza, di informazione istituzionale e anche di concorrenza del mercato. Saremmo pertanto grati se, oltre all'attuale apprezzabile prontezza e disponibilità, si potessero avere ulteriori occasioni di incontro con lei e si potesse continuare ad avere la sua attenzione.

SANDRO BIASOTTI. Complimenti, signor Commissario, e in bocca al lupo! È per noi un grande orgoglio averla come responsabile del settore che considero più importante.

Il mio quesito riguarda il terzo valico dei Giovi sulla Genova-Milano-Rotterdam. Abbiamo lavorato tanto per quest'opera, quando ho avuto l'onore di essere presidente della regione, che nel 2004 è stata approvata dal CIPE e, subito dopo, inserita nelle opere prioritarie finanziabili dalla Comunità europea. Poi, purtroppo, in parte per una carenza di finanziamenti, in parte per il fatto che il Governo Prodi non l'ha più considerata prioritaria, mi sembra di aver capito che sia stata tolta dalla programmazione 2007-2013. Chiedo se sussista ancora la possibilità di rientrarvi,

sapendo che il Governo — lo ha comunicato il Ministro Matteoli la settimana scorsa — l'ha reinserita nelle sei opere prioritarie nazionali, oppure se dobbiamo accodarci ai prossimi finanziamenti, dal 2013 in avanti.

PRESIDENTE. Do la parola al Commissario Tajani per la replica.

ANTONIO TAJANI, *Vicepresidente della Commissione europea e Commissario responsabile per i trasporti*. Signor presidente, cercherò di essere sintetico nelle risposte, fermo restando che il mio gabinetto (presieduto dal dottor Antonio Preto, che mi ha accompagnato oggi) è a disposizione dei parlamentari italiani. Nel mio *staff* una persona si occupa di seguire i rapporti con il Parlamento europeo, ma, essendo io stesso di nazionalità italiana, pur dovendo fare il Commissario europeo, naturalmente farò di tutto per rispondere al maggior numero possibile di quesiti rivolti dai parlamentari italiani.

Con ciò intendo ribadire ai presidenti Pescante, Boldi, Grillo e Valducci la mia disponibilità a tornare, quando riterrete opportuno invitarmi, per discutere con voi di politica europea dei trasporti. Essendo un Commissario italiano, lo farò sempre con grande piacere, anche perché, avendo fatto per 14 anni il parlamentare europeo, mi rendo conto perfettamente di quali siano le esigenze dei parlamentari che devono riferire al loro territorio e ai cittadini italiani che li hanno eletti.

Cercherò ora di fornire risposte sui temi generali e poi anche sui singoli casi.

Per quanto riguarda il problema politico — posto da più parlamentari, a cominciare dal presidente — relativo all'Irlanda, personalmente mi auguro che questo Paese collabori e fornisca una proposta di soluzione per permettere al Trattato di essere approvato. Non possiamo permetterci di essere sconfitti ancora una volta. Confido nella positiva azione del Governo irlandese, affinché trovi una soluzione adatta a far superare uno scoglio, come è avvenuto nella stragrande maggioranza dei Paesi dell'Unione europea.

È vero che da tutto ciò proviene un segnale di disaffezione nei confronti delle istituzioni, ma i trattati bocciati sono quelli che vanno in direzione dei cittadini, non in quella di un « auto arroccamento ». Nei miei 15 anni di frequentazione a Bruxelles a volte ho trovato una burocrazia un po' troppo autoreferenziale e poco preoccupata dei bisogni dei cittadini. Naturalmente ciò non vuol dire che tutte le persone che lavorano nelle istituzioni europee non si preoccupano dei bisogni dei cittadini, però troppe volte coloro i quali lavorano nelle stanze di Bruxelles sono percepiti come fonte di un potere che usano soltanto per risolvere i propri problemi, creando così fastidi ai cittadini comuni.

Forse dovremmo parlare di più con questi ultimi. Ho già deciso di avviare un progetto che, qualora dovesse richiedere tempi troppo lunghi di approvazione da parte della Commissione, avvierò « artigianalmente » con gli uffici di Roma della Commissione e con i miei collaboratori. Vorrei incontrare direttamente i cittadini, per parlare con loro, spiegare che cos'è l'Europa e ascoltare le loro richieste. Naturalmente, se ci sarà la mediazione dei parlamentari europei e nazionali ne sarò ben lieto, perché credo fortemente nel ruolo dei rappresentanti dei cittadini nel confronto con l'Unione europea.

Per quanto riguarda l'Alitalia, la questione è molto delicata. Non posso dire di più di quanto ho già affermato poco fa. Per quanto riguarda la procedura di investigazione, fintanto che non sarà conclusa non posso dire se si tratti o meno di un aiuto di Stato illegittimo. Abbiamo avuto il sospetto che si trattasse di un aiuto di Stato illegittimo, ragion per cui abbiamo avviato la procedura. Tuttavia, prima di affermarlo, bisogna attendere la conclusione della procedura. È quanto accade in un processo, dove, pur avendo il sospetto della colpevolezza di una persona, non posso emettere la sentenza di condanna prima della conclusione del processo stesso. Per questo motivo parlo di sospetto da parte della Commissione europea.

Nella lettera siamo stati molto fermi, valuteremo al termine del processo che non credo richiederà un tempo troppo lungo. Se si deciderà al termine dell'indagine che si tratta di un finanziamento di Stato, non in sintonia con la normativa europea, allora dovremo chiedere alla società Alitalia di restituire allo Stato italiano i 300 milioni di euro che ha ricevuto.

Il mio dovere è quello di far rispettare le normative europee e non mi compete entrare nelle singole vicende riportate sui giornali. Oggi ho riportato quella che, a nostro giudizio, è l'interpretazione delle norme europee. Se si vuole essere in sintonia con esse, tutti i soggetti interessati devono attenersi. Ecco perché l'altro giorno ho detto che bisogna parlare di nuovi posti di lavoro e non di esuberi. Insomma, deve essere operata una separazione netta tra la vecchia e la nuova società. L'ho detto e l'ho ripetuto. Di più non posso dire. Non posso commentare fatti in corso d'opera o indiscrezioni dei giornali, dal momento che così facendo andrei al di là del mio dovere. Avendo fatto il parlamentare per tanti anni, mi rendo conto che ognuno vorrebbe esprimere il proprio commento. Tuttavia, essendo stato eletto Commissario europeo dal 9 maggio scorso, devo parlare tenendo conto della mia posizione.

Tra gli altri temi, è stato affrontato anche quello relativo ai finanziamenti alle reti. Certo, l'Unione europea, con le nuove prospettive finanziarie, ha dato meno di quanto ci si poteva aspettare. Credo, comunque, che si possa fare ancora di più per quanto riguarda il partenariato pubblico-privato, argomento sul quale si è intervenuti. Abbiamo creato un meccanismo per le concessioni di garanzia, al fine di ridurre al minimo alcuni rischi specifici dei progetti di grandi infrastrutture di trasporto, nella fase successiva alla costruzione. A questo meccanismo verrà destinato un miliardo di euro, 50 per cento da parte della Commissione e 50 per cento della BEI. Certamente bisognerà migliorare, accelerare tutte le procedure e —

ripeto — dare maggiori garanzie. Ne parlerò con il Presidente della BEI il 25 settembre prossimo.

Del sistema delle autostrade del mare, tema posto da molti parlamentari, abbiamo parlato anche nel Consiglio informale che si è svolto a La Rochelle l'1 e il 2 settembre scorso. Le consideriamo una delle varie priorità della Commissione europea, anche se purtroppo soltanto alcune di esse sono operative. Il numero di proposte concernenti le autostrade del mare, nell'ambito del programma RTE, ha superato le previsioni e le aspettative. Gli investimenti sono superiori al miliardo di euro. Personalmente, mi auguro che possano essere tutti messi a frutto pienamente. Noi continueremo a lavorare e a insistere sull'importanza delle autostrade del mare, perché siamo convinti della necessità dell'intermodalità. Non possiamo più sopportare il peso del trasporto su gomma e considerarlo come l'unico sistema possibile. Quindi, dovremo fare di tutto, attraverso una serie di norme, compresa Eurovignette, incentivando la sua riforma e l'internazionalizzazione dei costi esterni. Dovremo cercare di fare in modo che sia il trasporto merci, sia il trasporto passeggeri avvengano attraverso più sistemi. Quindi, le autostrade del mare rappresentano uno strumento fondamentale, rispetto al quale l'Italia sta facendo la propria parte. Come sapete, presiedo una *task force* sulle autostrade del mare per il Mediterraneo occidentale, incaricata di predisporre un piano per lo sviluppo delle stesse, sostenuto con i programmi comunitari.

Detto questo, passo dalle autostrade del mare al generale sistema infrastrutturale, in continuità con l'area del Mediterraneo. Il processo di Barcellona insiste su questo argomento. Ne abbiamo parlato anche in occasione della riunione informale con i ministri dei trasporti a La Rochelle, alla quale hanno partecipato anche i ministri del Marocco e della Tunisia. Ci siamo soffermati a lungo anche su questo tema ed è stata ribadita la necessità — l'ho detto in più interventi, soprattutto quando si parlava del processo di Barcellona — di

procedere al coinvolgimento dell'intera area del Mediterraneo, compresa quella extraeuropea, nella realizzazione di infrastrutture che rientrino nel sistema collegato alle reti transeuropee. Pertanto, potete stare tranquilli, perché continueremo a lavorare a questo tema. È uno dei nostri impegni. Non credo che sarà facilissimo ottenere grandi investimenti su tutto il sistema, perché la situazione economica del bilancio comunitario è quella che è. In ogni caso, faremo di tutto affinché la prosecuzione dei collegamenti del sistema alla rete europea guardi sempre più al Mediterraneo, convinto come sono che l'Europa non sia soltanto quella del nord.

Dicendo questo, rispondo alle osservazioni avanzate da alcuni parlamentari, che si preoccupavano che le reti transeuropee si fermassero a Napoli e non scendessero oltre. Ebbene, prima di arrivare all'Africa del nord, la rete transeuropea deve passare per l'Italia del sud. È il Governo italiano che deve decidere se chiedere o meno finanziamenti per realizzare una parte della tratta. Non dipende da noi. Per il momento, per quanto riguarda il ponte sullo Stretto, non sarà più possibile presentare richieste fino alle nuove prospettive finanziarie. In ogni caso, vi sono dei programmi annuali — non significativi dal punto di vista economico — cui si può attingere e ai quali gli Stati membri possono chiedere di partecipare, ottenendo piccoli contributi. Questa, però, diventa testimonianza di una partecipazione europea alla realizzazione di opere.

Quanto alla rete ferroviaria, qualcuno ha posto dei confronti con altre parti d'Europa. Rispetto all'Italia, la Spagna aveva una rete ferroviaria più antiquata, anche perché era a scartamento ridotto; mentre altri Paesi dell'Europa del Baltico hanno lo scartamento allargato; il che crea grossi problemi. Non credo che l'Italia sia arretrata rispetto alla Spagna. Certamente si può e si deve fare di più. Ritengo, inoltre, che si debba lavorare sugli assi prioritari, pensando al trasporto ferroviario a lunga percorrenza o al trasporto locale, analizzando i luoghi in cui è con-

centrata l'utilizzazione delle ferrovie, al di là dei servizi sociali che credo non debbano essere interrotti.

Valuteremo anche la questione della Tirrenia quando sarà opportuno. Ne abbiamo già parlato e vi è già stato uno scambio di lettere con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in proposito.

Per quanto riguarda invece le altre TEN in corso, l'attività procede. Non sono molto soddisfatto della tratta Genova-Rotterdam, perché i lavori non sono andati molto avanti. Tuttavia, mi sembra che qualcosa cominci a muoversi, dopo lo stallo intervenuto.

Per quanto riguarda la domanda che mi hanno posto gli onorevoli Napoli e Misiti circa i tempi della TAV, dico che i soldi arriveranno. Dall'incontro che ho avuto sia con il Ministro, che con una parte dei sindaci — quanto all'altra parte, non è intenzione della Commissione europea discriminarli —, è emerso che per quanto riguarda i tempi siamo quasi in zona Cesarini. Non si andrà oltre la metà o la fine di ottobre. Abbiamo già superato il limite massimo per avere la documentazione, perché entro la fine dell'anno devo inviare delle lettere all'Italia e alla Francia per dire che si possono cominciare ad erogare i fondi per le prime *tranche*. Pertanto, è davvero una questione di settimane. Ho avuto rassicurazioni circa il fatto che i documenti sarà presentato in tempi utili, ma è davvero questione di settimane.

Onorevole Napoli, ho già ricevuto una richiesta ufficiale da parte di alcuni sindaci interessati a questa parte di collegamenti di reti transeuropee, così come mi era pervenuta da parte di alcuni parlamentari in precedenti incontri. Non ho alcuna difficoltà in questo senso. Potrò incontrare i sindaci cui lei ha fatto cenno nei prossimi dieci-dodici giorni a Bruxelles per ascoltare la loro opinione. Se vorranno, mi farà piacere che ringrazino l'Unione europea. È sempre positivo che vi siano enti locali che credono nelle istituzioni europee.

Anche per quanto riguarda le ferrovie, sono state poste delle domande. Noi ab-



biamo chiesto l'applicazione del pacchetto ferroviario, che a nostro giudizio non è sufficientemente applicato all'interno di tutta l'Unione europea. Abbiamo inviato lettere a molti ministri, dal momento che è nostra intenzione aprire una procedura, non essendo state rispettate le norme del pacchetto ferroviario. Pertanto, per avere un sistema dei trasporti più efficiente occorre considerare il fattore della concorrenza.

Onorevole Marini, lei mi ha posto una domanda circa il sistema aeroportuale della regione Lazio. Roma ha due aeroporti: Ciampino e Fiumicino. Ciampino è arrivato ormai al collasso, con proteste da parte dei cittadini. È stato stipulato, dunque, un accordo per la creazione di un nuovo aeroporto di Roma, che di fatto dovrà assorbire buona parte del traffico di Ciampino. Tale struttura dovrà essere collocata a Viterbo, città di cui lei è sindaco. Mi rendo conto della sua preoccupazione. Tuttavia, le ricordo che negli incontri ufficiali avuti con il Ministro Matteoli ho già espresso il parere favorevole della Commissione europea. L'Europa è favorevole alla nascita anche di aeroporti locali. Del resto, credo che l'aeroporto di Viterbo non sarà soltanto il secondo aeroporto di Roma, ma probabilmente interesserà un'altra parte dell'Italia centrale. Tra l'altro, esiste la possibilità di contare su finanziamenti europei, specificamente previsti per gli aeroporti regionali. Dipenderà dunque dagli enti locali e dallo Stato nazionale intervenire su questo sistema. Per quanto riguarda le altre questioni in esame, valuteremo la situazione quando tutti gli atti normativi saranno ultimati.

L'onorevole Gozi mi ha posto alcune domande specifiche sul pacchetto Erika III. Conoscendo bene le questioni europee, egli sa che si tratta di un tema estremamente delicato. Ritorno sempre al Consiglio dei ministri informale di La Rochelle, dove abbiamo discusso a lungo della questione. Su mia proposta tutti hanno accettato che la presidenza francese tenti una mediazione. Lei sa bene che delle originarie sette proposte della Commissione, cinque hanno il consenso sia del

Parlamento, che del Consiglio e, pertanto, possono diventare norme. Le rimanenti due, riguardanti lo Stato di bandiera e la responsabilità degli armatori, trovano resistenze da parte di numerosi Stati membri. Certo, non sarà facile arrivare a un accordo positivo in sede COREPER e in sede di Consiglio dei ministri, ma confido nella mediazione francese. In ogni caso, ripeto che le resistenze da parte di alcuni Stati nazionali sono talmente forti che la presidenza francese dovrà ricorrere a tutta la sua autorevolezza per far approvare l'insieme del pacchetto legislativo.

A mio avviso, la trattativa non sarà particolarmente semplice. Spero che al prossimo Consiglio dei ministri si possa arrivare a una soluzione positiva. La Commissione europea sta facendo comunque di tutto per trovare una mediazione tra la Commissione trasporti del Parlamento europeo, presieduta dall'onorevole Paolo Costa, e il Consiglio per evitare che le posizioni si irrigidiscano e si arrivi ad approvare soltanto cinque testi normativi, tralasciando gli altri due. A me interessa fare in modo che si arrivi a un accordo. Ripeto però che non sarà una mediazione facile.

Per quanto riguarda la tempistica del giudizio su Alitalia, la prima procedura di investigazione richiede pochi mesi, certamente non anni. Quando si sarà conclusa la vicenda, l'Unione europea emetterà un giudizio — mi auguro — in tempi rapidi. Questo è il nostro impegno: non ho alcuna intenzione di rinviare alcunché alle calende greche.

Quella dell'Olympic Airways è una vicenda, l'Alitalia è un'altra. La direzione generale e il gabinetto esaminano le questioni separatamente, anche se si tratta di due compagnie aeree europee. Però, non possiamo sovrapporre — né vogliamo farlo — due vicende diverse. Emetteremo il giudizio, in entrambi i casi, consapevoli che esiste una normativa europea che deve essere rispettata.

Per quanto riguarda la questione inerente ai Parlamenti nazionali, credo che questi ultimi debbano svolgere un ruolo importante, come ha ricordato prima anche la presidente Boldi in precedenza. Ho

sempre detto, da quando ero componente della Convenzione, che deve sussistere un rapporto sempre più stretto tra Parlamento europeo e Parlamenti nazionali. Questi ultimi, in un contesto normativo europeo, devono svolgere il controllo sull'applicazione della sussidiarietà, così come riportato nel testo costituzionale che ho condiviso e che ho modestamente contribuito in parte a scrivere, essendo stato uno dei tanti membri della Convenzione. Sono ancora convinto di quel ruolo. Comunque, mi preme rilevare che già c'è una partecipazione da parte anche di tanti parlamentari italiani agli incontri periodici con le Commissioni, che, a mio giudizio, devono essere ancor più incrementati.

La Sicilia, certamente, vive una situazione di penalizzazione. Però bisogna anche valutare se il trasporto ferroviario in Sicilia sia il sistema di trasporto migliore, se debba essere implementato, oppure se occorra trovare altri sistemi. Comunque, questa è una valutazione soprattutto di interesse nazionale. Il nostro interesse, invece, è quello che anche le zone più disagiate, mi riferisco in particolare alle piccole isole, non subiscano interruzioni nei collegamenti.

Per quanto riguarda la domanda posta dall'onorevole Gozi in ordine al guardacoste europeo, si tratta di un impegno preso dai miei predecessori. Siamo in ritardo e cercheremo di recuperare il tempo perduto. Si tratta davvero di un'inadempienza dell'Unione europea, poiché era stato assunto un impegno e siamo oggettivamente in ritardo. I servizi stanno lavorando, dunque speriamo di non deludere troppo.

Per quanto riguarda il progetto Galileo, credo di avere esposto tutti gli elementi in mio possesso. Sapete meglio di me che sussiste la questione delle tre sedi. Abbiamo cercato di trovare una soluzione equilibrata, in modo che l'Italia e la Germania abbiano le due prime sedi e poi la Spagna abbia la terza. Mi pare comunque che quella italiana sia la sede più avanzata e più operativa. Vi ho già informato che, lunedì della scorsa settimana, ho partecipato all'inaugurazione della sede tedesca.

Per quanto riguarda la questione posta dal senatore Di Giovan Paolo in ordine ai TIR, stiamo lavorando alacremente sulla questione della sicurezza stradale e cercando di far applicare una serie di norme. Purtroppo, però, è ancora ferma al Consiglio, dopo il giudizio positivo del Parlamento, la norma riguardante l'esigibilità delle multe inflitte per violazioni di articoli dei vari codici della strada. Mi riferisco al passaggio con semaforo rosso, all'eccesso di velocità, alla guida in stato di ebbrezza e alla guida senza cintura di sicurezza, che dovrebbero poter essere esatte anche con l'impegno dello Stato membro. Insomma, se dovessi passare con il semaforo rosso a Rotterdam, non la farei franca, perché poi l'Italia mi costringerebbe a pagare al comune di Rotterdam l'ammenda prevista. Sussistono da parte del Consiglio alcune resistenze all'approvazione finale.

Per quanto riguarda i TIR, stiamo valutando la possibilità di rafforzare i controlli. Lei sa che siamo passati dai tachigrafi con il vecchio sistema a quelli analogici, ma anche con le più moderne tecnologie purtroppo accadono cose che non dovrebbero accadere. Commissione e Parlamento stanno lavorando anche per quanto riguarda la normativa sulla sicurezza delle infrastrutture. È importante garantire la sicurezza infrastrutturale nel momento della realizzazione dell'opera, poiché se una strada è costruita male, ad esempio non drena l'acqua, insorgono tanti inconvenienti. Il problema dei TIR non è facile da risolvere. Qualcuno ha affermato che anche la direttiva Eurovignette era contro il trasporto. Noi, tuttavia, vogliamo un trasporto più sicuro, anche per quanto riguarda l'inquinamento. Vogliamo ridurre l'inquinamento e conoscete l'impegno strategico della Commissione europea su questo punto. Non si tratta soltanto di provvedimenti tecnici o momentanei, tanto per far pagare qualche cosa in più a chi inquina.

Vogliamo realizzare un sistema più equilibrato ed è vero che, forse, in questo caso l'ottimo è nemico del bene. Siamo, comunque, ancora nella fase del bene e

non siamo arrivati all'ottimo per quanto riguarda i collegamenti ferroviari con priorità alle merci. Ovviamente, se si riservano alcune tratte con priorità al trasporto merci, quest'ultimo diventa più agevole, mentre se sussiste sempre la priorità per il trasporto passeggeri, si rischia di danneggiare l'altro. Così, realizzando corridoi prioritari per le merci, cerchiamo di incentivare il loro trasporto. Lo stesso vale per il trasporto per via fluviale, dove permangono resistenze da parte di alcuni Paesi. A volte ci si trova di fronte a tante piccole resistenze che ci portano a perdere molto tempo prima della realizzazione.

Condivido comunque l'impostazione - l'ho ribadito anche in alcuni interventi in Parlamento - data dall'onorevole Buttiglione: l'Europa non è solo pratica, è anche un grande ideale e, se ci crediamo, dobbiamo fare di tutto perché questo sogno si possa realizzare.

Ai membri della Commissione trasporti ricordo che le reti transeuropee e il sistema dei trasporti non devono soltanto interessare l'economia. È vero che grazie al sistema dei trasporti si rafforzano il mercato e la concorrenza, ma si rafforza anche la possibilità, nell'era della globalizzazione, di scambi interculturali. Un sistema di trasporti efficiente, intermodale, che possa essere utilizzato da tutti è un segno di grande civiltà. Trovandoci a Roma, possiamo ricordare che la Roma antica è riuscita a diffondere le proprie leggi, la propria storia, le proprie conoscenze in tutto il mondo all'epoca noto attraverso un sistema di infrastrutture efficienti. Non si è trattato solo di un'opera di ingegneria, ma anche di un'opera politica, frutto, quindi, dell'intelligenza e di un progetto. Ebbene, se vogliamo che la nostra Europa sia forte del suo mercato interno e aperta al confronto con il resto dell'area del Mediterraneo, deve avere una rete infrastrutturale capace di raggiungere questi obiettivi.

Ringrazio quindi l'onorevole Biasotti per avere sottolineato l'importanza dell'acquisizione per un Commissario italiano del dicastero dei trasporti, non tanto per le ricadute economiche, o per qualche pro-

blema di difficile soluzione che finisce sul tavolo, ma soprattutto perché si tratta di un portafoglio strategicamente e politicamente importante. Non possiamo pensare di costruire l'Europa (anche l'Europa della politica, non solo l'Europa del *business*), senza avere un sistema di trasporti efficiente. Sono convinto che un sistema di trasporti efficiente crei anche benessere. Se, anche per quanto riguarda certi trafori, si crea un sistema di trasporto meno inquinante, certamente facciamo crescere un modello sostenibile di Europa.

Ecco perché sono convinto che ci sia tanto da fare e anche di avere dentro di me uno slancio ideale e politico. Non sono un economista e non sono mai stato un uomo d'affari, quindi guardo sempre all'aspetto politico e ideale. Vorrei utilizzare il sistema dei trasporti per permettere all'Europa di trasformarsi da grande sogno e grande ideale in uno strumento utile per i cittadini europei e per tutti coloro che verranno a conoscere l'Europa e a confrontarsi con essa. Il cammino è certamente difficile e non mancheranno battaglie, lotte e competizioni. Mi domando quando mai ciò non avvenga.

La Commissione cerca di fare la propria parte, svolgendo una funzione di pungolo, giocando un suo ruolo politico, come è avvenuto ad esempio nella vicenda tra Georgia e Russia. Il Presidente Barroso sta cercando di dare il massimo, con tutti noi. L'importante è tener sempre presente il percorso politico e gli aiuti, anche economici, che possiamo dare in modo da realizzare un disegno che va ben oltre le polemiche nazionali del momento.

Conoscete tutti la mia storia passata, tuttavia cerco di svolgere al meglio il ruolo di Commissario europeo al di sopra delle parti. La partecipazione e l'attenzione è presente in tutti i parlamentari italiani e credo che oggi sia emersa la volontà di costruire quest'Europa. Ho apprezzato le parole della presidente Boldi quando ha invitato a non considerare la critica come qualcosa contro l'Europa. Anche la critica può servire a correggere gli errori. Certo,

se la critica è soltanto distruttiva non serve a nulla, ma una critica costruttiva può e deve essere accettata.

Sono convinto che in Italia non si trova alcuno che non condivida il pensiero dell'onorevole Buttiglione: l'Europa è soprattutto un grande ideale. Se partiamo da questo, forse possiamo trovare una unità di intenti a livello nazionale e a livello europeo. Dal dibattito avvenuto oggi e dalle parole che ho ascoltato da parte di tutti voi, credo di aver compreso che esiste la voglia di trasformare questo ideale in un qualcosa che dia risposte ai cittadini. Per questo vi ringrazio di cuore.

**PRESIDENTE.** Grazie a lei, Commissario Tajani. L'onorevole Buttiglione, ricorrendo ad un binomio per me nuovo, l'ha definita un mastino e un gentiluomo; sono

certo che svolgerà il suo ruolo avvalendosi del suo temperamento!

Gli uffici del Commissario Tajani riferiscono di essere a disposizione qualora le risposte fornite in seduta non dovessero essere considerate esaurienti su taluni aspetti specifici.

Dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 15,25.**

---

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI*

**DOTT. GUGLIELMO ROMANO**

---

*Licenziato per la stampa  
il 16 ottobre 2008.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

