

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^a 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^a 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