

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MICHELE POMPEO META

La seduta comincia alle 15,10.

Sulla pubblicità dei lavori.

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

Audizione dal Ministro dei trasporti, professor Alessandro Bianchi, nell'ambito dell'esame, in sede consultiva, dei disegni di legge nn. 2630 e 2711, concernenti la ratifica di accordi internazionali relativi al sistema di navigazione satellitare Galileo.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, l'audizione del Ministro dei trasporti, professor Alessandro Bianchi, nell'ambito dell'esame, in sede consultiva, dei disegni di legge nn. 2630 e 2711, concernenti la ratifica di accordi internazionali relativi al sistema di navigazione satellitare Galileo.

Do la parola al Ministro Bianchi.

ALESSANDRO BIANCHI, *Ministro dei trasporti*. Cercherò di illustrare l'attuale situazione del progetto Galileo relativamente a tre aspetti, chiarendo brevemente di che tipo di progetto si tratta, qual è stata la sua evoluzione fino all'interruzione dell'ottobre scorso e qual è lo stato dell'arte.

Il progetto Galileo riguarda la messa in funzione di un sistema di navigazione satellitare, per cui è prevista la messa in orbita di 30 satelliti che dovrebbero consentire alla Comunità europea di avere una propria rete autonoma, per tutto quello che concerne la navigazione satellitare, rispetto all'unico sistema attualmente in funzione, ossia il GPS degli Stati Uniti. Tutto ciò, nella prospettiva di almeno altri due sistemi satellitari, che saranno installati rispettivamente dalla Cina e dalla Russia.

Da questo punto di vista, la Comunità europea ha più volte espresso il concetto secondo cui questo progetto è strategico per la Comunità stessa, la quale, altrimenti, resterebbe dipendente da sistemi satellitari di Paesi altri. Questo è il motivo per cui il Consiglio dei ministri europei dei trasporti e la Commissione europea, in particolare il vicecommissario Barrot, hanno avviato una serie di attività per la realizzazione del sistema e per la sua successiva gestione.

La formula che era stata inizialmente adottata era quella di un partenariato pubblico-privato, vale a dire di una combinazione tra la Comunità e una serie di soggetti industriali, prevalentemente legati alla Francia, alla Germania e all'Italia, che avrebbero dovuto curare sia l'installazione del sistema sia la sua successiva gestione.

Questo partenariato è andato avanti sino al termine dello scorso anno, quando si è cominciato a capire che si stavano accumulando forti ritardi, di alcuni anni, e che veniva rimessa in discussione la formula del partenariato da parte dei soggetti industriali. Ciò ha costretto il Consiglio dei ministri, in primo luogo, e poi la Commissione, su mandato, a incal-

zare i soggetti industriali per comprendere i motivi di questo ritardo, fino a che si è dovuti arrivare alla conclusione che non c'era più la volontà, da parte di questi soggetti, di portare avanti il progetto con quel tipo di formula.

Dopo una breve fase di riflessione sul da farsi, si sono cominciate ad avanzare delle proposte in sede di Consiglio, che hanno occupato varie sedute, a partire dall'inizio di quest'anno.

In tale quadro, sono state messe in evidenza diverse posizioni. La prima posizione, di sostanziale diffidenza nei confronti del progetto e di scarso interesse a portarlo avanti, è quella espressa dalla Gran Bretagna, dai Paesi Bassi e dalla Svezia.

Si tratta di una posizione che, senza dichiararlo mai in modo esplicito, andava nella direzione di affermare che l'Europa si sarebbe dovuta servire del sistema satellitare statunitense, ossia del GPS.

La seconda posizione, largamente maggioritaria nel Consiglio, era quella di portare avanti la realizzazione del progetto e di dotare quindi la Comunità europea di una sua rete autonoma, ma con due differenti opinioni sulle modalità di finanziamento.

Una delle due posizioni riteneva che l'intero progetto, a questo punto, dovesse essere finanziato dalla mano pubblica, dalla Comunità europea, con fondi propri, per un importo che ammonta complessivamente a circa tre-quattro miliardi di euro. L'altra posizione, propugnata in modo particolare dalla Germania, proponeva che il finanziamento fosse totalmente a carico dell'Agenzia spaziale europea, o almeno in compartecipazione, con fondi comunitari e dell'Agenzia spaziale.

Il primo punto di vista che ho esposto era fortemente sostenuto dalla Francia e dall'Italia e godeva dell'appoggio di molti dei Paesi di più recente adesione. Tuttavia, il peso della Germania era notevole e, tra l'altro, in quel momento, questo Paese presiedeva il Consiglio; quindi, queste due posizioni si sono confrontate a lungo.

Se il finanziamento fosse stato affidato, in parte o in tutto, all'Agenzia spaziale europea, sarebbe valsa la regola dell'automatico ritorno, in termini di distribuzione geografica, della ripartizione dei compiti, e dei finanziamenti relativi, alle varie nazioni. Una ripartizione nella quale la Germania sarebbe stata certamente avvantaggiata.

Questa contrapposizione è rimasta cristallizzata fino all'ultimo Consiglio dei ministri, che si è tenuto a Lussemburgo, il 2 ottobre scorso. Dopodiché, per iniziativa del Governo italiano, in particolare della Presidenza del Consiglio, unitamente al Ministero dei trasporti, si è avviata un'azione di concerto con le rispettive parti, francese e tedesca, per cercare di arrivare a una soluzione di compromesso. Tale soluzione è stata discussa fino all'altro ieri mattina, nel vertice che si è tenuto a Berlino fra l'Italia e la Germania. Si è parlato della questione sia nella seduta tra i ministri — ne ho parlato, in sostanza, col Ministro Tiefensee —, sia nella seduta plenaria tra il Presidente Prodi e la cancelliera Merkel.

A questo punto, la proposta di mediazione da noi avanzata consisteva nel ribadire il totale finanziamento da parte della Comunità europea, quindi per l'intero importo dei tre-quattro miliardi, ma con un sistema di *procurement*, di affidamento delle commesse e delle ripartizioni dei vari centri. Ricordo che abbiamo già in assegnazione un centro nel Fucino e che uno corrispondente si trova in Germania. Quindi, la proposta è quella di ribadire la titolarità di questi centri e di introdurre un meccanismo di ripartizione delle commesse tra industrie francesi, tedesche e italiane che sembrerebbe trovare il consenso delle parti.

Ricordo che uno dei motivi di obiezione da parte della Germania era che l'industria francese, ossia la Thales, che fa parte di questo raggruppamento, ha una compartecipazione anche di Finmeccanica. A loro parere, quindi, il meccanismo avrebbe prodotto per due volte lo stesso destinatario finale.

Sono in corso, ancora in questi giorni, e lo saranno fino al 29 novembre, degli aggiustamenti attorno all'ipotesi da noi formulata.

Ho ragione di credere che nel Consiglio del 29 novembre si dovrebbe ottenere — fermo restando che, ne sono quasi certo, la posizione della Gran Bretagna e dei Paesi Bassi rimarrà negativa — un consenso anche da parte della Germania. Questo consentirebbe di far ripartire pienamente l'operazione che, per la sua attuazione, ha un sottoprogetto denominato EGNOS. Quest'ultimo dovrebbe portare all'installazione di otto satelliti — rispetto ai quattro che sono già stati finanziati, ma uno solo dei quali messo in orbita —, per poi arrivare a realizzare tutti e trenta i satelliti totali.

Come ho detto, dunque, dovremmo avere un passaggio decisivo il 29 e 30 novembre, nella seduta del Consiglio dei ministri, a Lussemburgo.

PRESIDENTE. Do la parola ai colleghi che intendano porre quesiti o formulare osservazioni.

SILVANO MOFFA. Ringrazio il signor Ministro per avere accettato il nostro invito a offrirci un quadro di aggiornamento sulla situazione che attiene al progetto Galileo.

Peraltro, nell'audizione al Senato, lei stesso, Ministro, aveva denunciato i ritardi che purtroppo accompagnano questo progetto strategico, importante sia per l'Italia che per l'Europa. In effetti, oggi ci troviamo a dover ratificare in Commissione, sia pure in sede consultiva, una serie di accordi bilaterali, alcuni dei quali risalgono al 2003, segnatamente quello che attiene all'estensione della cooperazione alla Cina per quanto riguarda il sistema satellitare Galileo.

Vorrei approfittare della sua presenza per porle due questioni che si collocano all'interno delle decisioni che dobbiamo assumere, rispetto alle proposte formulate dal relatore alla Commissione.

La prima questione riguarda una domanda semplice e netta. Come lei sa,

Galileo nacque come progetto, molto articolato e complesso — con finanziamenti pubblici e privati, come lei ha testé ricordato e con il coinvolgimento di un sistema industriale che vede una presenza importante e significativa delle nostre aziende —, per affrancare il sistema di controllo satellitare dal GPS americano. Lo scopo, dunque, era quello di dotare l'Europa di un sistema satellitare autonomo, soprattutto nel campo delle ricadute civili nell'applicazione di questo sistema.

Tralascio tutta l'implicazione che ne consegue sotto il profilo militare, un problema molto serio, che tuttavia per il momento non affronterò.

All'epoca, si svolse un intenso dibattito sulla compatibilità o meno del sistema Galileo rispetto al GPS. Dopo una lunga discussione, ci si orientò, a livello europeo, verso la definizione di questo sistema di compatibilità fra i due meccanismi, lasciando a Galileo il grado di autonomia che doveva preservare l'elemento di affrancamento rispetto al sistema americano.

Successivamente, con ulteriori accordi bilaterali, che si sono chiusi e che dovremmo ratificare, entrarono in gioco altre potenze, altre nazioni, altre aree geopolitiche e geoeconomiche, segnatamente la Cina.

Dalla lettura di questi accordi, traspare con una certa evidenza il cambiamento di una filosofia di fondo. Pertanto, vorrei sapere se siamo ancora nel campo dell'autonomia e dell'indipendenza, o al massimo dell'interdipendenza dei sistemi, oppure ci troviamo ormai lungo la strada della sostanziale integrazione dei sistemi.

Se l'ipotesi che si delinea è la seconda che ho descritto, per quanto riguarda l'accordo bilaterale con gli Stati Uniti, quindi con il GPS, con Israele, questo non comporterebbe — almeno dalla lettura dei dati di cui siamo a conoscenza — problemi di sorta.

Invece, il discorso è molto diverso se riferito all'intesa con la Cina. Infatti, in

questo caso non siamo di fronte a una integrazione compatibile, ma a due sistemi.

Dal punto di vista concreto della ricaduta commerciale — uno dei problemi sui quali si è aperto un confronto molto serio tra Europa e Stati Uniti —, il rischio che si corre riguarda il fatto che, mentre parliamo del GPS, ossia di sistemi sperimentati, andiamo verso delle intese e delle *partnership* con una realtà che, invece, rischia di utilizzare al meglio il prodotto della ricerca, dell'innovazione tecnologica portata avanti da Galileo, e quindi anche dal GPS, con rischi successivi di una vera e futura competizione, a tutto svantaggio soprattutto del sistema europeo.

Dico questo anche sulla base della conoscenza del grado di competizione che il sistema cinese riesce a mettere in campo sotto il profilo della omologazione e imitazione di alcuni sistemi.

La domanda che le pongo — prima di trattare rapidamente un altro argomento — è la seguente.

Nel 2003, si è sottoscritta questa intesa, in un contesto molto diverso da quello attuale. Mi domando se il Governo italiano, quindi segnatamente lei, che ha delegato in questa materia, sia nelle condizioni — al di là della ratifica che, sostanzialmente, costituisce una sorta di atto dovuto — di riaprire, o di chiedere all'Europa che si riapra il confronto, soprattutto per quanto riguarda l'applicazione e l'estensione del sistema Galileo alla Cina.

Questo è un problema rilevante che, soprattutto negli ultimi anni, per la competizione che si è aperta tra queste aree del mondo, rischia davvero di marginalizzare l'Europa e, vieppiù, il nostro Paese.

Un'ulteriore questione, sulla quale chiedo una sua opinione, attiene al sistema dei finanziamenti. Lei ha ricordato la *querelle* che in qualche misura ha disarticolato i rapporti nel sistema europeo, con le prese di distanza da parte della Gran Bretagna, dei Paesi Bassi e della Svezia. Inoltre, sia pur con diplomazia

attenzione, ha fatto presente le difficoltà che si sono aperte, sul fronte delle disparità di posizioni, tra Germania e Francia.

A me risulta — e su questo vorrei essere confortato o smentito da lei — che il tema dei finanziamenti riguarda anche il ruolo che l'Italia dovrà assumere rispetto a queste due opzioni.

Per dirla in maniera molto semplice, la Germania afferma che, dovendo ricorrere a finanziamenti pubblici e privati — quindi dovendo utilizzare i residui, perché in Europa non ci sono altre risorse —, questi vanno riposizionati in modo che i singoli Stati possano usare quote di risorse, proporzionate al grado di partecipazione a Galileo, con ricadute immediate per le imprese che fanno parte dei singoli Stati.

Quindi, si prospetta l'utilizzo dei residui, ma senza farli confluire nell'ESA, perché i singoli Stati possano ridistribuirli nel sistema economico-produttivo interno. Questo comporterebbe, ove fosse accettata tale posizione, una ricaduta positiva anche per l'Italia, in termini sia di percentuale di partecipazione a Galileo sia di entità di soggetti produttivi che partecipano a tale iniziativa.

La posizione della Francia, invece, è leggermente diversa. Tale Paese, infatti, vorrebbe utilizzare i residui e lasciare che la distribuzione avvenga attraverso l'ESA, senza tenere conto, quindi, della percentuale di partecipazione dei singoli Stati ai progetti. In questo caso, dunque, vi sarebbe una gestione più libera, rispetto all'attribuzione delle varie attività produttive, per le componenti specifiche, dei singoli Stati.

Chiedo quale sia la posizione del nostro Governo rispetto a queste due opzioni. Se la nostra fosse una posizione molto vicina a quella francese, qualche preoccupazione — lo dico francamente — la nutrirei, nonostante le simpatie che si possono avere per Sarkozy, perché si rischierebbe di creare non poche difficoltà per le nostre imprese.

ANTONIO ATTILI. Rivolgerò solo alcune brevi domande al Ministro.

Anzitutto, vorrei sapere se all'interno di questo progetto è confermato il ruolo dell'ENAV, che già dall'inizio aveva dato la sua adesione e consistenti finanziamenti. Inoltre, le chiedo se lo sviluppo del progetto Galileo troverà, a breve, un'applicazione anche nel campo del controllo del traffico aereo, se questo avrà delle conseguenze, se vi è una compatibilità con i sistemi attuali in cui l'ENAV e l'Europa sono impegnati, o se invece rimarranno due opzioni diverse.

In secondo luogo, vorrei sapere se gli investimenti previsti, che ammontano a cifre molto rilevanti, al momento sono disponibili, se sono sufficienti o se vi sono difficoltà, al di là di tutte le problematiche che ha posto l'onorevole Moffa, per la gestione dei residui eventuali. Personalmente, non credo che ce ne saranno, ma nell'eventualità che vi fossero, vorrei sapere su quale modello ci orientiamo.

Quanto ai tempi di realizzazione, vorrei sapere se rientriamo nei limiti. Lo chiedo perché, stando alle mie conoscenze, vi sono ritardi abbastanza consistenti, tanto che a un certo punto si è pensato che il progetto Galileo fosse destinato a diventare lettera morta.

Inoltre, vorrei sapere se sono state superate le difficoltà politiche che si sono evidenziate intorno a questo progetto fra i diversi *partner* europei. Mi riferisco segnatamente alla posizione della Gran Bretagna, che ha avuto un momento di opposizione non secondario rispetto a tali questioni.

Infine, le chiedo quale ruolo sta svolgendo il Governo italiano in questo senso.

ENZO CARRA. Ringrazio anch'io il Ministro, perché la sua illustrazione è stata sufficientemente chiara — spero che anche la risposta lo sia — e ci aiuterà nel nostro piccolo compito consultivo.

Le rivolgo soltanto una domanda, ministro. Uno degli accordi è quello che riguarda gli Stati Uniti, i quali, come è noto, fanno la stessa cosa da prima di noi.

Il fatto che la Gran Bretagna non solo trascini i piedi, ma non cammini proprio

con noi, un qualche significato politico dovrà averlo. Questo accordo, secondo lei, che cosa contiene e che cosa nasconde?

PRESIDENTE. Do la parola al Ministro Bianchi per la replica.

ALESSANDRO BIANCHI, *Ministro dei trasporti*. Replicherò seguendo l'ordine degli interventi e delle relative osservazioni.

Innanzitutto, quella che sostiene il progetto Galileo è certamente una filosofia di indipendenza e non di integrazione dei sistemi, intendendo con ciò che la Comunità europea si predispone a concludere accordi di coordinamento e integrazione, a condizione di possedere un proprio sistema. Questo è il punto di partenza essenziale.

Peraltro, di tale questione si era cominciato a discutere lo scorso anno, in una serie di sedute del Consiglio, in particolare degli accordi con la Cina. Successivamente, essendo entrato in crisi il meccanismo interrotto, l'argomento è stato derubricato; probabilmente, tornerà a essere trattato a breve.

In ogni caso, si parlava non di integrazione del sistema Galileo con un sistema cinese, ma dell'adesione della Cina al progetto Galileo. Su tale ipotesi erano state avanzate moltissime perplessità in seno al Consiglio dei ministri, per una serie di regole diverse, che attengono al comportamento dei due Paesi, ivi compresi i patti di segretezza — li chiamo ora così — che vigono tra i Paesi comunitari e altri e che non valgono, invece, per la Cina.

Quindi, in quel momento della discussione, l'orientamento era molto critico rispetto a una possibile adesione della Cina al progetto Galileo. Come ripeto, essendosi interrotto il percorso, immagino che, se e quando si riavvierà la discussione — spero già dalla fine del mese —, l'argomento possa essere ripreso. Tuttavia, come ho detto, rimarranno a galla tutte le considerazioni critiche rispetto a questa ipotesi.

Per quanto riguarda i finanziamenti, che a questo punto specifico ammontano complessivamente a tre-quattro miliardi,

essi dovrebbero derivare, per un miliardo, da una redistribuzione del fondo del cosiddetto « regolamento Galileo », ossia da fondi già esistenti, e, per 2,4 miliardi, da fondi nuovi che la Comunità dovrebbe mettere a disposizione. Inoltre, è stato chiarito che tali fondi non comporterebbero un aumento della spesa o dello stanziamento complessivo di fondi comunitari, ma una loro redistribuzione, in particolare dal versante delle politiche agricole, in cui sembrerebbero risultare delle sopravvenienze attive (o passive, non so come definirle).

Quindi, la disponibilità reale è di 2,4 miliardi nuovi, rispetto ai quali la discussione si è articolata proprio sulle ricadute a favore delle rispettive imprese, che — ripeto — sono la Thales francese, la Finmeccanica italiana e la Siemens tedesca.

L'ipotesi del finanziamento ESA è data dal fatto che nel regolamento di questa Agenzia è contenuta la norma del giusto ritorno, per cui deve tornare indietro, a ciascun Paese, in quota proporzionale alla sua partecipazione al fondo dell'ESA; cosa che, a conti fatti, favoriva in modo sostanziale la Germania. Essendo stata comunque espressa in maniera esplicita, dalla stragrande parte dei Paesi, l'opinione che il finanziamento dovesse essere esclusivamente comunitario, si sta ora cercando una formula di redistribuzione che non applichi la regola del giusto ritorno, che è automatica, sul tipo della ripartizione condominiale, ma una regola che derivi da un accordo.

È questo accordo che abbiamo proposto una quindicina di giorni fa sia ai due ministri sia alle due cancellerie; su di esso mi sembra si stia per addivenire a una ipotesi concordata, da discutere il 29 novembre, nella quale, per esplicita ammissione anche di Finmeccanica, l'interesse industriale italiano sembrerebbe ben salvaguardato, unitamente alle altre due condizioni che abbiamo posto. Finora, tuttavia, una di queste condizioni, ossia il mantenimento del centro del Fucino, non è stata messa in discussione da nessuno.

Questo è anche il motivo per cui alla richiesta della Spagna di avere un terzo centro — come a un certo punto era stato promesso — si è posto il vincolo che sia un centro cosiddetto « freddo », ossia che può solo ricevere informazioni dal sistema futuro e non rinviarle, quindi di tutt'altra qualità e spessore rispetto ai centri italiano e tedesco.

Per quanto riguarda il ruolo dell'ENAV, non sono a conoscenza di una partecipazione attiva alla fase del progetto Galileo (*Commenti del deputato Attili*). Adesso non riesco a capire qual è il filone, comunque è ovvio che, non sapendolo, dovrò documentarmi.

So per certo, invece, che l'ENAV è molto interessata — lo ha scritto in molti documenti — all'utilizzo del sistema satellitare, applicandolo al controllo aereo. Tuttavia, tale aspetto è del tutto ovvio ed evidente, e per esso, comunque, c'è la più ampia predisposizione da parte nostra.

Per quanto riguarda la dicitura « direttamente coinvolti », la capisco, per studiare il progetto, ma non credo che vi possano essere stati contributi finanziari, da parte dell'ENAV, al progetto.

ANTONIO ATTILI. Si può verificare, ne sono certo, perché furono stanziati...

ALESSANDRO BIANCHI, *Ministro dei trasporti*. Mi riservo, eventualmente, di fare un'integrazione, presidente.

Venendo alla domanda se l'accordo nasconde o meno qualcosa, devo dire che, a mio parere, c'è poco di nascosto e molto di evidente. La posizione della Gran Bretagna è stata di sostanziale sostegno all'ipotesi propugnata, in maniera abbastanza esplicita, dagli Stati Uniti, affinché l'Europa si servisse del sistema GPS e non si dotasse di un sistema proprio. L'ipotesi non è stata neanche velata. D'altronde, si trattava anche di una valutazione che, a un certo punto, la Comunità ha fatto sul piano economico, per valutare quanto conveniva aderire al progetto GPS.

Personalmente, sono arrivato in una fase già avanzata di questa discussione, ma credo che abbia prevalso il criterio che si

sovrappone a quello economico, ossia quello dell'indipendenza in un settore assolutamente strategico. Oggi come oggi, dipendere da un sistema controllato da terzi, nel campo del controllo satellitare, significa mettersi in mano a qualcun altro. Questo è il motivo per cui, nel realizzare il sistema autonomo, occorre un accordo molto rigoroso e un rispetto altrettanto rigoroso di questo accordo tra i Paesi comunitari; motivo per cui viene messa in crisi l'ipotesi di un'adesione di un Paese terzo con altre prerogative e prospettive.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro Bianchi e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15,45.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. COSTANTINO RIZZUTO

*Licenziato per la stampa
il 12 gennaio 2008.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

