



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 3

14^a COMMISSIONE PERMANENTE (Politiche
dell'Unione Europea)

COMUNICAZIONI DEL MINISTRO DEI TRASPORTI BIANCHI
SUL PROGETTO GALILEO

33^a seduta: martedì 5 giugno 2007

Presidenza del presidente MANZELLA

I N D I C E**Comunicazioni del ministro dei trasporti Bianchi sul Progetto Galileo**

* PRESIDENTE	Pag. 3, 7, 10 e <i>passim</i>
BIANCHI, <i>ministro dei trasporti</i>	4, 10
DEL ROIO (RC-SE)	8
* LIVI BACCI (Ulivo)	9
PINZGER (Aut)	9
* POSSA (FI)	7

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democrazia Cristiana per le autonomie-Partito Repubblicano Italiano-Movimento per l'Autonomia: DCA-PRI-MPA; Forza Italia: FI; Insieme con l'Unione Verdi-Comunisti Italiani: IU-Verdi-Com; Lega Nord Padania: LNP; L'Ulivo: Ulivo; Per le Autonomie: Aut; Rifondazione Comunista-Sinistra Europea: RC-SE; Sinistra Democratica per il Socialismo Europeo: SDSE; Unione dei Democraticicristiani e di Centro (UDC): UDC; Misto: Misto; Misto-Consumatori: Misto-Consum; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-Italiani nel mondo: Misto-Inm; Misto-L'Italia di mezzo: Misto-Idm; Misto-Partito Democratico Meridionale (PDM): Misto-PDM; Misto-Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur; Misto-Sinistra Critica: Misto-SC.

Interviene il ministro dei trasporti Bianchi.

I lavori hanno inizio alle ore 14,05.

PROCEDURE INFORMATIVE

Comunicazioni del ministro dei trasporti Bianchi sul Progetto Galileo

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le comunicazioni del ministro dei trasporti Bianchi sul Progetto Galileo.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non ci sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Ringrazio il Ministro per la sua disponibilità. Nel corso di un seminario dell'Assemblea dell'Unione dell'Europa Occidentale (UEO) abbiamo rilevato l'importanza che il Progetto Galileo riveste non solo da un punto di vista tecnico, ma anche politico per l'indipendenza dell'Europa. A Parigi ieri all'Assemblea parlamentare dell'UEO si è di nuovo ritornati su questo tema con una certa forza. Il segretario di Stato alla difesa della Repubblica federale tedesca, Schmidt, da un lato, ha declinato la competenza militare sul progetto, dall'altro lato, però, ne ha sottolineato la grande valenza strategica proprio in relazione all'autonomia politica dell'Unione europea nei confronti degli altri attori mondiali. Abbiamo ricevuto nelle ultime 24 ore notizie di agenzia e anticipazioni del documento sul Consiglio trasporti europeo di domani, in cui lei, signor Ministro, rappresenterà il nostro Paese. Il senatore Vegas, in sede di seminario UEO, aveva già sollevato le perplessità sul piano finanziario, che sono state in un certo senso recepite nella fase preparatoria del Consiglio dei ministri dei trasporti che si svolgerà domani. Si è previsto, infatti, un rinvio a settembre-ottobre soprattutto per la necessità di fondi pubblici addizionali: nel bilancio dell'Unione europea si sono infatti rifatti i conti e si è constatato che non erano sufficienti.

Signor Ministro, credo di interpretare il sentimento della Commissione, rilevando che tra l'appuntamento di settembre e quello di domani si inserisce un altro appuntamento importante: quello del vertice europeo di Berlino. Sarebbe interesse italiano che nel comunicato del Vertice europeo di Berlino ci fosse un riferimento a questo problema; basterebbero anche due righe, anche se il vertice sarà sovraccarico di lavoro.

Un'altra preoccupazione emersa da parte italiana è di preservare gli investimenti fatti sulla base degli accordi esistenti (ad esempio, nel Fucino).

Cedo la parola al Ministro dei trasporti, ringraziandolo nuovamente per la sua pronta adesione.

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. Signor Presidente, ringrazio lei e la Commissione per avermi consentito di illustrare questo tema particolarmente importante che viene trattato dal Ministro dei trasporti, ma riguarda palesemente l'assetto strategico del Paese.

Come da lei accennato, il tema è piuttosto complesso e ingarbugliato. Vorrei fare una premessa di carattere generale: mi occupo di questo progetto da un anno a questa parte, da quando cioè ho assunto il mio incarico, e credo che purtroppo siano stati fatti notevoli passi indietro sul Progetto Galileo. Un anno fa nelle prime riunioni, allora presiedute dal Ministro austriaco, si discuteva della necessità di individuare la sede del progetto Galileo. Era questo il tema più importante della discussione. Varie Capitali europee avevano avanzato le loro candidature, compresa Roma; ci siamo fatti carico di preparare un *dossier* il più accurato possibile, che per altro ha passato una fase di vaglio importante, classificandosi ai primissimi posti per il punteggio ottenuto.

C'è stata poi una brusca inversione di tendenza in questo processo a causa del fatto che il consorzio degli operatori intereuropei – italiani, francesi e di altre Nazioni – non ha mantenuto i propri impegni, facendo registrare un ritardo che ormai si misurava in anni. Dopo le richieste da parte dei vari Presidenti di turno delle motivazioni di tali ritardi, alla fine si è sostanzialmente arrivati alla conclusione che non si poteva fare più affidamento su questo consorzio perché esso non era più interessato al progetto. Questa è stata la conclusione cui si è giunti qualche mese fa, nel corso del Consiglio europeo presieduto dal ministro tedesco Tiefensee, al quale il Consiglio ha dato mandato di prendere contatto in via definitiva con il consorzio per chiarire se fosse possibile recuperare il tempo perduto o se si dovessero interrompere i rapporti. La conclusione è stata che non c'erano più le condizioni per mantenere aperto questo rapporto e che quindi bisognava praticare un'altra strada, che prevedeva un altro tipo di percorso che fino a qualche giorno fa avrei illustrato con dovizia di particolari.

Purtroppo però in una riunione svoltasi il primo giugno è intervenuto un altro fattore che sembra rimettere in discussione l'intera operazione. In particolare, il Governo inglese si è fatto carico di proporre una sorta di moratoria – ripensamento sul progetto che ha ricevuto consenso da parte di alcuni Stati, in particolare dei Paesi Bassi. Devo dire che, in realtà, fin dall'inizio si è registrato questo atteggiamento un po' freddo da parte della Gran Bretagna e sappiamo anche che ci sono state pressioni abbastanza consistenti da parte degli Stati Uniti per non varare tale progetto che assicurerebbe all'Europa la completa autonomia strategica nel campo delle comunicazioni e che, però, entrerebbe in concorrenza con l'analogo pro-

getto degli Stati Uniti, GPS III, e si affiancherebbe a quello russo del GLONASS e ad altri di cui si sente parlare.

Qualche giorno fa vi avrei mostrato il testo della deliberazione del Consiglio dei ministri europei, che si discuterà il 7 e l'8 giugno, che presupponeva una certa strada. In realtà, il passaggio appena descritto rimette in discussione questa strada e non so che cosa il ministro Tiefensee proporrà durante il Consiglio, supponendo che tutto rimanga auspicabilmente come prima. Credo che l'Italia abbia tutto l'interesse a portare avanti questo progetto – del resto si è sempre espressa positivamente in merito, anche negli anni scorsi – anche perché abbiamo fatto un investimento con le nostre aziende che si occupano del settore. Se tutto questo andrà avanti potremo riprendere il percorso su basi diverse, altrimenti sarebbe opportuno che la questione venisse sollevata nell'incontro generale cui lei, Presidente, faceva riferimento, non solo per la sua utilità ma anche perché diventa un scelta politica ai massimi livelli.

Detto questo, posso aggiungere che il consorzio formato dalla italiana Finmeccanica, dai francesi di Thales e Alcatel, dalla tedesca EADS, le spagnole AENA e Hispasat, l'inglese Inmarsat e la tedesca TeleOp, ha rinunciato a portare avanti il progetto. A seguito di questa rinuncia, la Presidenza tedesca aveva predisposto il seguente scenario: l'abbandono del partenariato pubblico – privato che era stato instaurato con queste otto imprese; il dispiegamento, comunque, entro la fine del 2012, dei primi 30 satelliti che dovevano costituire il nucleo iniziale dell'intero sistema di comunicazione, comprendente i quattro satelliti della fase di validazione del segnale che vengono lanciati per la messa a punto e i 26 che si aggiungono a questi e che fanno già parte della fase operativa; il finanziamento dell'intero progetto da parte pubblica, cioè l'assunzione a carico degli Stati dell'intero costo del progetto. Ciò significa ben 3,4 miliardi complessivi di costo, mentre precedentemente si parlava di 1,1 miliardi; questo comporta la necessità di reperire altri 2,4 miliardi di euro per il finanziamento globale del progetto.

Nel tracciato predisposto dal ministro Tiefensee era comunque prevista l'operatività da marzo 2008 del sistema EGNOS, l'immediato precursore del Progetto Galileo. Dal 2010 – anno precedente a quello in cui si prevede la messa a punto dell'intero sistema – era previsto anche l'avvio della gara per un nuovo partenariato pubblico – privato per la gestione. Ciò significa che la realizzazione del sistema avverrebbe con capitali totalmente pubblici e poi, con una gara, si riaprirebbe al partenariato pubblico – privato per la gestione, questione di cui evidentemente lo Stato di per sé non può occuparsi perché investe caratteristiche di tipo aziendale – operativo.

Come ho detto, il problema principale, in questo momento e con questa situazione, riguarda il reperimento dei 2,4 miliardi addizionali. Una soluzione potrebbe essere quella di aumentare il tetto attribuito alla rubrica 1-A del *budget* comunitario, eventualmente ricorrendo a contributi addizionali degli Stati membri. L'altra soluzione potrebbe essere quella di un finanziamento misto Unione Europea – ESA, l'Agenzia spaziale euro-

pea. Va notato che se i fondi fossero totalmente di provenienza europea, senza ricorrere all'Agenzia, non si dovrebbe poi seguire la regola delle ricadute sul territorio geografico suddiviso per nazioni. Se invece il progetto fosse in parte finanziato con fondi dell'Agenzia spaziale europea, si dovrebbe rispettare la regola della restituzione dei fondi in quota parte, sotto forma di investimenti, alle singole nazioni che concorrono e sono presenti in ESA. Il ministro Tiefensee afferma che la Commissione, per recuperare il tempo perduto (faccio presente che oggi siamo in ritardo di quattro anni rispetto al programma iniziale), preferirebbe non avere il vincolo del ritorno geografico e quindi usufruire del totale finanziamento UE; questa posizione è portata avanti soprattutto dalla Francia.

Un ulteriore elemento da considerare consiste nel fatto che, in caso di finanziamento misto, i fondi di provenienza dell'Agenzia spaziale dovrebbero essere approvati all'unanimità da una conferenza ministeriale. Questo certamente comporterebbe dei problemi perché l'unanimità in tali conferenze – l'ho notato anche personalmente quest'anno – è molto difficile da raggiungere. Inoltre, bisogna riflettere su ciò cui accennavo prima, cioè sull'atteggiamento un po' freddo di alcuni Paesi guidati dalla Gran Bretagna in merito al progetto stesso.

Come dicevo, questo progetto, una volta implementato, sarebbe in concorrenza con il GPS III americano, con il sistema russo GLONASS e con quello cinese Beidou. Peraltro, l'anno scorso la Cina aveva avanzato la richiesta di entrare nel Progetto Galileo ma tale richiesta che era rimasta in sospenso: se, da un lato, era evidente l'importanza di far entrare nel progetto un Paese di grande peso e prospettive come la Cina, dall'altro molti Paesi avevano espresso preoccupazioni per la sicurezza, dato che la Cina non aderisce al patto di sicurezza, come d'altronde altri Paesi che recentemente sono entrati nella Comunità europea.

La posizione italiana, fino a poco tempo fa, era stata quella di sostenere il finanziamento misto UE – ESA, ma nelle ultime riunioni del gruppo di lavoro dei 27 Paesi era parsa più favorevole la posizione del finanziamento totale con fondi UE.

Con tali premesse, giorni fa avevo ricevuto addirittura il testo del deliberato che avremmo dovuto approvare venerdì prossimo nel Consiglio. A questo però si è sovrapposto l'incontro del primo giugno, sotto la presidenza tedesca. In questo incontro – che è stato descritto come «altamente dialettico» ma che io definirei burrascoso – si è evidenziato il contrasto tra la maggior parte dei Paesi da una parte e l'Inghilterra, i Paesi Bassi, l'Austria e i Paesi scandinavi dall'altra e quindi non si è potuto realizzare l'accordo su quel documento. Il nuovo documento è estremamente generico che spoglia nuovamente il Consiglio dei ministri dei trasporti da queste incombenze e le riversa sulla Commissione, cioè restituisce il problema in mano alla Commissione guidata da Barrot, mentre sembrava che fossimo in procinto di prendere una decisione.

In questa situazione non so prevedere come si concluderà la discussione il 7 e l'8 giugno. Credo di dover portare avanti – in questo senso ho chiesto conforto anche ad altri colleghi Ministri interessati, ad esempio il

Ministro delle telecomunicazioni – l'intendimento del nostro Paese, che dovrebbe essere quello di ribadire l'interesse che il progetto si realizzi. Possiamo discutere delle modalità ma credo si debba aggiungere che non dovremmo parlarne troppo perché non possiamo temporeggiare: infatti, nel momento in cui si arrivasse ad una completa entrata in funzione del GPS III statunitense, potremmo trovarci in una condizione di ancora maggiore difficoltà rispetto a chi auspica di agganciarsi a quel sistema anziché svilupparne uno autonomo.

Avevo predisposto anche una nota relativa alla posizione preminente che la sede di Roma aveva guadagnato in questa occasione nel Progetto Galileo, che viene meno perché il problema, francamente, diventa di secondaria importanza. Bisognerà far presente – in sede di discussione lo farò certamente – che ci sono nostri investimenti, già effettuati, che dobbiamo tutelare. Penso in parte a quanto fatto da Finmeccanica nell'ambito del consorzio, ma penso anche alla sede del Fucino, uno dei due grandi laboratori che era ormai considerato come un dato acquisito.

In sintesi, signor Presidente, questa audizione avviene nel momento di massima incertezza che purtroppo caratterizza la condizione odierna.

PRESIDENTE. A nome della Commissione rivolgo un sincero ringraziamento al ministro dei trasporti Bianchi per averci fatto un quadro realistico della situazione, anche se non ci ha portato buone notizie.

Nell'atmosfera, che regnerà domani a Bruxelles, penso che il ricorso d'appello, ossia la richiesta che il vertice di Berlino comunque dia conto della realtà, e, che almeno in questo, si possa avere ragione dell'ostruzionismo da parte della Gran Bretagna, dei Paesi Bassi e dell'Austria.

Rimane, però, l'interrogativo di fondo: dove sbagliamo? E dove sbagliano le imprese plurinazionali europee? L'errore sta nella formula del partenariato pubblico-privato o nel fatto che esistono nazionalismi nella loro *governance*? Il lugubre richiamo del fallimento del Progetto Galileo è alle grandi difficoltà che, contemporaneamente, incontra il programma di aviazione civile Airbus e la *governance* duale franco-tedesca.

POSSA (FI). Signor Presidente, desidero ringraziare il Ministro per averci fornito questa franca presentazione di come stanno le cose riguardo questo programma, che, quando ero Vice ministro dell'università, della ricerca e dell'istruzione, per cinque anni, ho seguito da vicino. Ricordo che già nel 2001, a Edimburgo, vi era quell'opposizione – che lei, signor Ministro, ha richiamato – sotterranea, ma sorda e notevole, da parte della Gran Bretagna, appoggiata da qualche altro Stato, come l'Olanda. Dopo una moratoria, comunque, già allora, in quella prima, importante riunione dell'ESA ad Edimburgo, si decise il finanziamento del progetto; ricordo che la parte progettuale di questa grande iniziativa è stata finanziata con i fondi della ricerca dell'ESA.

In effetti, rispondendo alla sua fondamentale domanda, signor Presidente, direi che l'attuale fallimento del partenariato pubblico-privato, per quanto concerne la realizzazione, è dovuto agli oneri che questa comporta.

Infatti, il GPS, il GPS II, il GPS III ed il GLONASS sono stati tutti realizzati a spese dirette del settore pubblico, perché gli oneri sono cospicui; solo per la fase di gestione e di esercizio possono essere pensati servizi a carico degli utenti interessati che siano anche remunerativi. Un progetto di questa mole (composto da 30 satelliti, tutti di tipo molto particolare, con elettronica sofisticata e stazioni a terra) è molto costoso e non può che essere realizzato dalla mano pubblica, almeno a mio parere. Mi aveva sempre stupito il fatto che, dall'inizio, vi fosse stata una possibilità di partenariato pubblico-privato, la cui praticabilità, in effetti, era stata garantita da una società terza; alla fine, verificati i conti, si è visto che non stavano assolutamente in piedi.

Infine, mi dispiace che molto prima di essere in grado di mettere in funzione il sistema, abbiamo già stipulato una serie di accordi internazionali di utilizzazione congiunta. Nelle scorse settimane, qui al Senato – ma immagino che ciò sia già stato fatto o sia in corso d'opera anche alla Camera – abbiamo ratificato accordi con quattro o cinque Nazioni, grandi e meno grandi, come se avessimo già la pelle dell'orso (che invece non abbiamo). Considero questo un esempio di cattiva gestione di un'iniziativa difficile, importante – come lei, giustamente, signor Presidente, ha ricordato nella sua introduzione – per rendere possibile l'autonomia dell'Unione europea anche in iniziative nell'ambito della Difesa.

DEL ROIO (*RC-SE*). Signor Presidente, effettuerò un breve intervento, perché purtroppo, facendo parte della delegazione italiana presso l'Assemblea UEO, tutto quello che riesco a fare, con molta fatica, è recarmi qualche giorno al Consiglio d'Europa, ma mai all'UE; speriamo però che un giorno le cose cambino e che magari potremo andarvi tutti. Questo, scherzi a parte, è veramente un problema.

Innanzitutto, dico subito che il signor Ministro ha ragione: la Commissione affari esteri, di cui faccio parte, ha ratificato l'accordo per il Progetto Galileo con Cina e Israele e vi sono altri due Paesi con cui ci si appresta a ratificarlo; dopo le informazioni che ci ha riferito, però, non so più se partecipare o meno a tale ratifica oppure se chiederne la sospensione.

Vorrei rivolgerle solo due domande. In primo luogo, pur comprendendo perfettamente perché la Gran Bretagna si sia mostrata politicamente fredda, non capisco perché lo siano anche l'Austria ed i Paesi Bassi. Non riesco a intendere la motivazione politica di un simile atteggiamento, che vorrei mi spiegasse con la dialettica e la diplomazia che la contraddistinguono, perché mi interesserebbe capirlo.

In secondo luogo, è vero che 3,4 miliardi di euro sono una cifra considerevole, ma, come abbiamo accennato, andrebbero spesi per il principale progetto strategico dell'Unione europea, che è la maggiore area economica del pianeta, in quanto supera anche gli Stati Uniti; se non siamo nemmeno capaci di realizzare il più grande progetto strategico della nostra Unione, non so dove arriveremo. Costa molto, però i profitti – non solo

materiali, ma anche del sapere – sarebbero immensi: bisogna giocare anche questa carta.

Dico questo per un motivo preciso: la mia parola, forse, potrà servire a poco, ma desidero insistere presso il Governo italiano affinché, per quello che può – perché so che comunque non può fare miracoli – non dia tutto per perduto e continui la sua battaglia, ricordando quanto ha già fatto. Poi, se non riusciremo a raggiungere i nostri obiettivi, pazienza; ma, almeno, la responsabilità non sarà stata nostra.

PINZGER (*Aut.*). Signor Presidente, ringrazio lei dell'invito a partecipare alla seduta odierna e il signor ministro Bianchi perché naturalmente anche per noi è stato importante ricevere le informazioni che ci ha riportato, alcune delle quali, già in nostro possesso, sono state discusse anche ieri in Assemblea a Parigi.

Ho capito che si tratta di un momento di incertezza, ma naturalmente nella riunione di domani e dopodomani si andrà avanti. L'unica breve domanda che vorrei rivolgerle, signor Ministro, riguarda la posizione degli inglesi, che, come ho avuto modo di vedere anche in Consiglio d'Europa, cercano sempre di trovare la loro strada. Intanto, mi rendo conto che anche in questo caso, come lei ci ha spiegato, la loro posizione è abbastanza fredda; l'Austria fa senz'altro un po' di musica, ma Germania, Francia e Italia, se vanno d'accordo con gli Inglesi, possono procedere. Si tratta di un progetto da sostenere, in confronto a tutti gli altri, e da portare avanti, e ho capito che ormai registriamo un ritardo di oltre quattro anni.

Certo, non è proprio un bel quadro da presentare, ma questa posizione viene portata avanti anche da parte del Governo e da parte sua, signor Ministro. Naturalmente aspetto nei prossimi giorni di avere ulteriori informazioni sull'incontro.

LIVI BACCI (*Ulivo*). Signor Presidente, le mie domande, non essendo io un tecnico, si possono definire ingenue. Mi è sembrato che ci fosse da parte inglese, più che freddezza, una vera e propria ostilità al progetto. Anche nella riunione dei parlamentari presso le UEO tenutasi a Roma il 22 maggio scorso, i rappresentanti inglesi si sono posizionati a spada tratta contro il progetto Galileo. Quindi, mi sembra che ci sia ostilità più che freddezza.

Vorrei sapere, in primo luogo, se il progetto è – come lo chiamerebbero gli inglesi – alla *cutting edge* della tecnologia oppure se si tratta di un'area di tecnologia ormai abbastanza consolidata per cui non c'è grande differenza tra comprarla e costruirla in proprio.

In secondo luogo, nel caso in cui non si trattasse di una tecnologia di grande avanguardia, e quindi comprarla si rivelasse più vantaggioso dal punto di vista economico, vorrei sapere quanto sarebbe più conveniente. Naturalmente, se la risposta alla prima domanda fosse negativa e quella alla seconda, invece, positiva, cioè se fosse più conveniente comprarla, resterebbe pur sempre la questione strategica, che personalmente non so valutare. È strategico per l'Europa avere una propria tecnologia e un proprio

sistema, oppure no? Mi dispiace essere così ingenuo con le mie domande, ma approfitto di questa audizione per rivolgerle al Ministro.

PRESIDENTE. Cedo quindi la parola al ministro Bianchi. Mi sembra che questa questione apparentemente tecnica abbia messo in gioco tutta la filosofia dell'Unione europea, compresa quella di base: ci troviamo di fronte da una parte ad un fallimento del mercato rispetto a cui il potere pubblico comunitario è chiamato in qualche modo a intervenire, dall'altra abbiamo invece l'opposizione di alcuni Paesi. C'è una sorta di filo ideologico alla base di una questione apparentemente solo tecnica.

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. Signor Presidente, vorrei partire da una considerazione del senatore Possa, poiché mi pare che in essa sia presente un nucleo che spiega molte delle altre questioni sollevate. Non posso erigermi a censore di quanto è stato fatto alcuni anni fa con la scelta del partenariato pubblico – privato. Tuttavia, in realtà, ciò che abbiamo visto a posteriori ha dimostrato che non si è trattato di una scelta felice: infatti strada facendo sono accadute due cose, del tutto vere o solo parzialmente vere, che hanno portato a questa situazione di *impasse*. La prima è che è stato detto che le imprese presenti nel consorzio, non trovando accordi nelle reciproche convenienze, portavano avanti discussioni che non consentivano mai di procedere con il progetto. Non dimentichiamo, infatti, che di questi quattro anni di ritardo più della metà – quasi tre – sono stati dovuti al fatto che tali discussioni non hanno prodotto alcun avanzamento. Questa, come si è compreso a posteriori, era una delle motivazioni.

L'altra ragione è che è stato facile attribuire a questa mancanza di accordo nel consorzio quella che probabilmente era una riserva mentale già presente in alcuni Paesi. Finché, infatti, non è esplosa la questione della necessità di rompere il partenariato pubblico – privato, non ho sentito alcun Paese, neanche la Gran Bretagna, sollevare il problema o manifestare freddezza nei confronti del progetto. La Gran Bretagna ha partecipato attivamente e anche i Paesi Bassi che, candidandosi come sede del Progetto Galileo, hanno mostrato un atteggiamento attivo; lo ricordo perfettamente durante la Presidenza finlandese. Improvvisamente, quando il problema è esploso, si è creato una sorta di alibi collettivo per ripensare la questione. Se leggiamo la situazione a posteriori, con il senno facile del poi, possiamo dire che probabilmente partendo con un investimento totalmente pubblico non ci saremmo trovati in queste difficoltà, fermo restando che poi avremmo dovuto, come previsto dal nuovo programma che spero si possa mantenere, prevedere un partenariato per la fase di gestione; infatti, è nella gestione che entrano in campo anche gli interessi aziendali, cioè nel momento in cui l'investimento è stato realizzato. In generale, nella realizzazione di grandi opere strategiche questa è la procedura che fornisce maggiori certezze.

Per quanto riguarda le motivazioni degli atteggiamenti, richieste dal senatore Del Roio, l'Inghilterra, a differenza degli altri Paesi, ha sempre mostrato una certa freddezza. I Paesi Bassi e quelli scandinavi hanno par-

tecipato attivamente; l'Austria durante la presidenza austriaca si era addirittura fatta portatrice di una proposta che poi non si è conclusa, ma aveva lasciato la decisione in fase avanzata nelle mani della Presidente finlandese. Francamente, devo quindi rispondere che non sono informato circa le motivazioni di tali atteggiamenti. Vedremo di capire già dalle discussioni che si terranno nel corso del Consiglio trasporti cosa c'è dietro questi atteggiamenti.

Ciò vale anche per la domanda posta dal senatore Pinzger; è evidente, anche per altri problemi che abbiamo affrontato in quel Consiglio, un certo trasporto dell'Inghilterra verso gli Stati Uniti e quindi un collegamento con tali interessi. Non posso dire di aver visto o constatato pressioni da parte statunitense perché non si realizzasse il progetto, ma ciò è sempre aleggiato nell'aria. In fondo, ciò è anche naturale: ci sono concorrenti sul mercato, ognuno offre il proprio prodotto e cerca di evitare la messa sul mercato di un prodotto nuovo e, probabilmente, antagonista.

Questo mi porta a rispondere alla domanda del senatore Livi Bacci, relativa all'acquisto della tecnologia. Non sono un tecnico, ma sono convinto che all'interno di quel consorzio si esprimessero i massimi livelli tecnologici di Paesi come l'Italia, la Francia e la Spagna. Immagino quindi che si tratti di livelli molto alti. Tuttavia, ciò non toglie che sia possibile ragionare sulla convenienza nel comprare il prodotto in fase più avanzata, che sarà quindi disponibile prima, piuttosto che realizzarlo. Credo però che con il Progetto Galileo non ci si possa limitare a fare una simile valutazione. C'è un problema di carattere strategico che riguarda le comunicazioni in quanto tali, il controllo delle telecomunicazioni, che poi investono anche un terreno che non è solo civile, ma anche militare. In tutte le discussioni svolte, ogni volta che qualcuno sollevava il problema dell'uso militare, tutti cercavano di eludere la domanda; mi sembra di un'evidenza palmare che un sistema di questo genere, una volta implementato, debba essere – debba e non possa – al servizio anche della sicurezza militare. Difficilmente si può pensare di mettere nelle mani di uno Stato terzo tutto il controllo dei sistemi di comunicazione di un Paese, sia civili che militari. Quindi, credo che non sia semplicemente sul quel terreno che si debba cercare una risposta.

Signor Presidente, le confermo quanto le ho già detto: mi sento di avere un mandato forte, ne ho parlato anche con il Presidente del Consiglio. Mi sento di ribadire, a nome dell'Italia, l'interesse a questo progetto e sono convinto, nonostante oggi abbiamo parlato solo di chi ha sollevato qualche obiezione, che il corpo grosso dell'Europa voglia questo progetto: Paesi importanti come la Francia, la Germania, la Spagna, ma anche Paesi di più recente acquisizione alla Comunità europea lo vogliono fortemente. Dunque credo che venerdì, nel Consiglio, ci sarà una discussione forse difficile ma nella quale bisognerà superare le resistenze di alcuni, decisamente di una minoranza di Paesi all'interno della Comunità europea. Quindi, per quanto potrò, esporrò tutto il convincimento della posizione italiana.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro per le sue dichiarazioni. Credo che questa audizione, grazie alla convergenza tra gli esponenti di tutte le parti politiche del Senato, l'avrà rafforzata nel convincimento del suo pieno mandato e nel desiderio (lo ripeto ancora una volta proprio per l'importanza strategica della questione) che tale materia non venga confinata in un Consiglio dei ministri importante ma comunque settoriale, ma che investa il vertice dell'Unione.

Dichiaro concluse le comunicazioni del Governo.

I lavori terminano alle ore 14,50.