

6

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 8 MARZO 1989

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIAGIO MARZO

INDI

DEL VICEPRESIDENTE FRANCESCO ALBERTO COVELLO

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 15,30.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Audizione del ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie, professor Antonio La Pergola.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'internazionalizzazione delle partecipazioni statali in rapporto all'evoluzione dei mercati mondiali, l'audizione del professor Antonio La Pergola, ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie.

Poiché il ministro è costretto, per improrogabili impegni in sede comunitaria, a partire tra poco alla volta di Bruxelles, lo invito a svolgere la relazione, rinviando la discussione ad una successiva seduta.

ANTONIO LA PERGOLA, *Ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie*. Signor presidente, onorevoli commissari, ringrazio la Commissione per la cortesia manifestata nei miei confronti e confermo fin d'ora la mia disponibilità ad intervenire in una seduta successiva.

La mia relazione verte sullo stato dell'adeguamento della nostra normativa e sull'andamento dei lavori in sede comunitaria in vista del completamento del mercato unico. Aggiungerò anche qualche considerazione sulla liberalizzazione dei servizi, con particolare riferimento, come è stato richiesto dal presidente, al settore dei trasporti. Peraltro non potrò trascurare qualche rapido cenno ai problemi emersi in sede di contenzioso con gli organi della CEE.

Sarò lieto in una prossima occasione di affrontare anche altri argomenti se lei, signor presidente, o i commissari lo richiederanno.

In sede di Giunta per gli affari europei del Senato – come ben sa il senatore Ferrari-Aggradi – si è discusso a lungo sul completamento del mercato unico, prendendo le mosse dalla grave situazione di inadempienza in cui versa il nostro paese. Infatti, ben 110 sono le condanne inflitte all'Italia, pari al 40 per cento di quelle complessivamente pronunciate dalla Corte di giustizia comunitaria. Si tratta di una cifra preoccupante se la paragoniamo a quella delle condanne subite dagli altri Stati membri: 26 la Francia, 19 la Germania Federale e 20 il Regno Unito.

Il 50 per cento delle condanne inflitte al nostro paese è relativo alla mancata attuazione, per molteplici ragioni, di direttive comunitarie.

Innanzitutto, esiste una ragione di carattere istituzionale, derivante dalla complessità delle procedure e dalla difficoltà di pervenire al concerto che si rende necessario ogni qual volta la direttiva investe settori di competenza di più dicasteri.

Da questo punto di vista, tuttavia, ritengo di poter affermare che il Governo abbia adottato la misura più opportuna, presentando un disegno di legge per un nuovo ed organico sistema di attuazione delle direttive e, in genere, delle normative comunitarie, che è stato approvato all'unanimità sia dalla Camera sia dal Senato.

Vorrei richiamare la vostra attenzione sull'approvazione di questo disegno di legge perché ritengo importante esaminare le nuove procedure e, soprattutto, il ruolo che il Parlamento assume alla luce della nuova normativa.

Il disegno di legge, approvato in via definitiva il 1° marzo 1989 dal Senato, istituisce una sessione comunitaria ed una legge comunitaria, che il Governo deve presentare ogni anno alle Camere, contenente tutti i provvedimenti necessari per far fronte al flusso delle direttive nel periodo di riferimento e che, in sostanza, si suddividono in tre categorie. Innanzitutto, le norme di legge che il Parlamento deve porre all'interno della legge comunitaria annuale, in modo da rimuovere le disposizioni incompatibili con gli obblighi comunitari, accertate come tali da sentenze della Corte di giustizia comunitaria. In secondo luogo, le deleghe organiche di settore e, infine, in tutte le materie non riservate alla legge anche se da essa disciplinate, l'autorizzazione al Governo ad intervenire con lo strumento regolamentare.

Nel passato si è invece proceduto in base a due criteri rivelatisi entrambi insufficienti. Da un lato, si ricorreva, per l'attuazione degli obblighi comunitari, a singole leggi sconnesse dal flusso organico di tutta la normazione comunitaria che, all'approssimarsi del completamento del mercato unico, acquista dimensioni crescenti. Il relativo disegno di legge, isolato dal resto della normativa, finiva fatalmente per cedere il passo ad altri provvedimenti ritenuti più urgenti dalle Camere. Pur non entrando nel merito di una valutazione sull'urgenza delle leggi, resta il fatto che questi disegni di legge, esaminati separatamente, perdevano valenza politica e stentavano ad inserirsi nel flusso della legislazione.

L'altro criterio cui si ricorreva era quello delle leggi di delega quinquennali, l'ultima delle quali relativa al periodo 1982-1987, che abbracciavano, quindi, un rilevante corpo normativo, costringendo il Governo a lavorare affrettatamente, pregiudicando così la serietà dei risultati e della legislazione delegata, che avrebbe richiesto un maggior tempo di deliberazione e di maturazione tecnica dei provvedimenti.

La nuova disciplina potrà consentire, a mio avviso, di recepire le 60-70 diret-

tive che in media ogni anno vengono emanate, escludendo quelle che potrebbero essere attuate in via amministrativa.

Si formerà, dunque, un « convoglio » di tutte queste norme, ma le Camere saranno assolutamente libere di approvare i disegni di legge che riterranno di dover stralciare dal contesto della legge comunitaria. L'aspetto importante è che il Governo sia obbligato, ogni anno, ad assumere l'iniziativa ed a predisporre il disegno di legge, per non correre il rischio di giungere all'appuntamento del 1992 con il triste e mortificante primato dell'inadempienza, ancora bollato sul nostro paese.

Nel 1988 abbiamo attuato cento direttive ai sensi della delega ricevuta l'anno precedente con la legge n. 183 del 1987: personalmente, ho già predisposto i provvedimenti di delega-ponte prima della legge comunitaria, con la quale inaugureremo il ciclo delle sessioni comunitarie delle Camere, per emanare le norme di attuazione di altre cento direttive. Con ciò non avremo esaurito l'arretrato, ma saremo comunque giunti a buon punto, tant'è che dall'anno venturo si potrà mettere alla prova il funzionamento del nuovo sistema.

Debbo aggiungere, tuttavia, che in rilievo viene non solo l'attuazione delle direttive comunitarie, ma anche la formulazione delle politiche comunitarie, la fase, cioè, in cui le direttive stesse sono adottate. In passato, purtroppo, si è dovuta registrare l'assenza del necessario coordinamento tra i ministri. Certamente conoscerete il funzionamento del sistema decisionale della CEE, in cui ciascun ministro rappresenta lo Stato nel Consiglio di sua competenza: s'impone, quindi, un coordinamento collegiale, che però è difficile e delicato da realizzare.

L'unico modo per attuarlo, nel nostro sistema, mi è parso fosse costituito da una delibera collegiale del Governo, almeno sui nodi rilevanti da sciogliere, nonché da un'informativa al Parlamento, predisposta semestralmente in coincidenza con la presidenza di turno della Comunità, che ruota con quel ritmo. In essa daremo conto dell'orientamento del

Governo in merito alle politiche comunitarie, in modo che il Parlamento possa seguire – nei limiti del possibile – l'evoluzione del negoziato. Certamente non scenderemo nel dettaglio, ma informeremo le Camere dei problemi esistenti, del modo come pensiamo di affrontarli e di fronte al Parlamento il Governo assumerà la sua posizione.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
FRANCESCO ALBERTO COVELLO

ANTONIO LA PERGOLA, *Ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie*. Non mi soffermerò sulle altre modalità e sulle garanzie da noi elaborate per l'attuazione delle normative e l'osservanza degli obblighi comunitari. Desidero riferirmi però ad una particolare procedura che interessa il settore degli aiuti di Stato.

Gli onorevoli commissari certamente sapranno che in materia di aiuti di Stato sono frequenti le contestazioni della Comunità economica europea.

Ogni volta che la CEE ritiene un aiuto di Stato incompatibile con le prescrizioni del mercato comune, promuove una procedura di infrazione. Si apre il contenzioso con lo Stato interessato che sbocca in una decisione e, poiché quest'ultima è vincolante, occorre eseguirla. Nella nuova legge è previsto che il Governo prenda formalmente posizione: se non accetterà la decisione, dovrà impugnarla dinanzi alla Corte comunitaria di giustizia; se non la impugnerà, dovrà impartire agli organi dello Stato le istruzioni necessarie per la sua esecuzione. Nel caso in cui nell'esecuzione della decisione comunitaria sia coinvolta una regione, il presidente della regione sarà ascoltato dal Consiglio dei ministri. Vedremo come funzionerà il nuovo sistema.

Nel frattempo abbiamo ritenuto di dover adottare iniziative parallele, affinché il paese sia informato in ordine al mercato interno ed agli oneri che incombono in vista del suo completamento: in proposito, abbiamo studiato una campagna di

informazione (di cui non descriverò i dettagli), che è indispensabile, in quanto spesso non siamo in grado nemmeno di mettere a frutto i vantaggi offerti dal mercato comune, dato che esiste un vero e proprio fenomeno di disinformazione dei cittadini.

Vorrei soffermarmi ora sullo stato di attuazione del mercato comune. Il « costo normativo » del completamento del mercato unico è calcolato intorno alle trecento grandi direttive. Sottolineo grandi, in quanto si tratta di corpi di normativa alcune volte dettagliati, altre articolati in sottosistemi normativi che investono materie importanti, spesso vitali; basti pensare ai servizi, alla liberalizzazione del trasferimento dei capitali, alle banche, alla nuova società per azioni europea e via discorrendo.

Siamo giunti a circa metà del « guado » che ci separa dal 1992: ciò significa che possiamo ritenere l'attuazione del mercato unico un fatto irreversibile ed avvertito nella coscienza degli imprenditori economici. Il settore nel quale abbiamo potuto registrare i progressi più significativi è quello della liberalizzazione dei servizi che, però, rimane ancora indietro per quanto concerne la libera circolazione delle persone e la cosiddetta creazione di spazio sociale dentro lo spazio economico senza frontiere.

I servizi più importanti, per i quali si è potuto registrare il consenso necessario al fine di adottare una posizione comune degli Stati membri secondo la nuova procedura dell'Atto unico – alquanto complicata, ma finalmente sganciata dal criterio inevitabile dell'unanimità, almeno in alcuni casi – sono rappresentati dai trasporti e dagli appalti pubblici. Questi ultimi, che finora hanno dato una percentuale pari al 2 per cento dei vantaggi sperati dagli operatori economici, possono costituire, una volta liberalizzati, una grande fonte di guadagno emergente.

Con tutta la cautela imposta dalla differenza tra i sistemi legislativi, è stato raggiunto l'accordo in materia di forniture e di lavori pubblici. Ci troviamo, adesso, di fronte al problema dei settori esclusi, riguardanti soprattutto l'eroga-

zione dell'acqua e dell'energia, per i quali incontriamo fortissime e forse irriducibili resistenze da parte di alcuni Stati membri.

Il settore dei trasporti – di cui il presidente mi aveva chiesto di occuparmi in particolar modo nell'audizione odierna – costituisce un capitolo a sé. Al riguardo, fornirò le informazioni che mi è stato possibile raccogliere e cercherò di soffermarmi quanto occorre su questo punto, anche se sarò ben lungi dall'esaurirne i dettagli.

A partire dal 1976, la Commissione della CEE ha ripetutamente formulato proposte per introdurre, nel settore dei trasporti, un sistema organico di infrastrutture comunitarie che fosse appoggiato ad una apposita linea di bilancio della Comunità economica europea. I trasporti di interesse o rilievo comunitario potrebbero formare una vera e propria grande via di comunicazione, in grado di consentire la libertà di circolazione dei servizi, dei beni e delle stesse persone; nuove strade consentirebbero di compiere un notevole passo in avanti nel senso della federalizzazione, se è vero che l'unione di Stati inizia con il potere di battere moneta e di assicurare i rapporti interstatali.

Ma i tentativi fin qui perseguiti non hanno avuto molto successo, a causa della tenace resistenza della Germania, della Francia, del Regno Unito, dei Paesi Bassi e della Danimarca. Con riguardo a taluni progetti (quelli relativi ai cosiddetti trafori, per esempio) potremmo avere, forse, l'appoggio della Svizzera (ma essa resta fuori del mercato comune), nonché dell'Austria e della Jugoslavia. Vi è, dunque, una sorta di complicazione, nel senso che molte volte il consenso verrebbe a registrarsi da parte di Stati che non fanno parte del mercato comune e con i quali ci troviamo a stabilire rapporti di diritto internazionale al di fuori della cornice, semplificata, del processo decisionale comunitario.

Per certi progetti di interesse comunitario, pertanto, in assenza di apposite linee di bilancio, dobbiamo appoggiarci a quelle già esistenti, tenendo conto che i

fondi annualmente disponibili risultano limitati.

Nell'ultima riunione del consiglio dei trasporti, quella dell'ottobre 1988, i Paesi Bassi hanno manifestato talune disponibilità – a mio avviso abbastanza serie – ad ammettere il finanziamento comunitario per infrastrutture di un certo tipo, qualora un analogo finanziamento venga riconosciuto per il risanamento della navigazione renana. Poiché gli Stati del nord reclamano infrastrutture soprattutto con riguardo alle idrovie, credo che dovremmo chiarirci le idee relativamente ad un punto specifico, e cioè se nel Mediterraneo riteniamo di essere in grado di produrre un'analogia istanza d'accordo con gli Stati che, più frequentemente, intrattengono rapporti con il nostro paese.

Nell'ambito comunitario, continuano a permanere problemi interregionali. Uso questo termine per definire una comunità di interessi che travalica i confini dello Stato nazionale e che concerne un settore emergente in cui si avverte l'urgenza di una disciplina transnazionale, a volte a causa della complementarietà, altre a causa della contiguità degli interessi economici: basti pensare, ad esempio, al settore dei trasporti o al servizio dei porti di Trieste e di Genova.

Vi sono, dunque, fenomeni ed esigenze che, pur non giungendo all'attenzione della CEE nella loro interezza, certamente travalicano la sfera dello Stato; essi potrebbero essere disciplinati mediante accordi internazionali ma, se vogliamo che la Comunità economica europea ne sia coinvolta, occorre studiare nuovi strumenti. Nel corso di una riunione, tenutasi a Palermo all'inizio dello scorso anno, ho proposto all'attenzione degli altri ministri per gli affari comunitari taluni strumenti di coesione europea: euroconsorzi ed euroagenzie per la gestione integrata di servizi, soprattutto nell'ambito del Mediterraneo. Ci auguriamo di poter ottenere, quanto prima, una disciplina quadro di questi strumenti, che ritengo indispensabili per la cosiddetta coesione socioeconomica prevista dall'Atto unico.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
BIAGIO MARZO

ANTONIO LA PERGOLA, *Ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie*. A me non sembra, comunque, che in tema di infrastrutture di livello comunitario sia possibile, al momento, parlare, con chiarezza di idee, di una politica comunitaria in materia.

Riferendomi al settore dei trasporti, che allo stato dei lavori rappresenta il capitolo dei servizi forse più progredito dal punto di vista della disciplina, per la prima volta è stato possibile approntare, per quelli terrestri, una normativa riguardante il settore dei trasporti intracomunitari di merci su strada, che da tempo gli Stati membri miravano ad autorizzare.

I criteri adottati, suggeriti da una pronuncia della Corte comunitaria di giustizia resa qualche anno fa, vincolando gli Stati membri a non scivolare sul piano inclinato delle discriminazioni, porteranno ad importanti sviluppi: attuazione (al più tardi entro il 1992), nel settore dei trasporti intracomunitari di merci su strada, di un mercato libero senza restrizioni quantitative, organizzato sulla base di un sistema di autorizzazioni comunitarie non contingentate e dotato di un meccanismo che consenta di far fronte a gravi perturbazioni del mercato, o almeno di parti di esso; attuazione, durante il periodo transitorio, di un aumento cumulativo del contingente comunitario; attuazione di iniziative volte alla stipulazione, fra la CEE ed i paesi terzi sul cui territorio deve necessariamente transitare gran parte del trasporto intracomunitario, di accordi che avranno l'effetto di rimuovere le difficoltà a cui ho fatto cenno entro tempi che, a mio avviso, risulteranno utili all'effettiva liberalizzazione.

Secondo una proposta che la Commissione della CEE ha presentato nell'aprile 1987, e modificata da ultimo nel 1988, dovrà essere introdotta, in vista del completamento del mercato interno, anche una nuova disciplina, ispirata ad un principio di apertura dei mercati internazio-

nali di trasporto dei viaggiatori su strada, a determinate condizioni, valevole per i vettori di tutti gli Stati membri, senza alcuna restrizione in ragione della loro nazionalità e del luogo di stabilimento. Tuttavia il problema più spinoso rimane quello del cabotaggio, che riguarda i trasporti di merci ed i trasporti di viaggiatori su strada; non sto a descriverne i particolari, perché intendo soltanto fare un rapido inventario dei problemi, il più grave dei quali è quello dell'armonizzazione delle condizioni di concorrenza in tema di trasporti su strada, dal punto di vista del regime fiscale e tecnico.

A questo riguardo abbiamo avuto un urto frontale con gli inglesi e con i paesi del nord Europa, per via della diversa concentrazione delle ditte, le quali nell'Europa settentrionale sono nelle mani di pochi operatori. I paesi di quelle regioni premono per la completa liberalizzazione dei trasporti su strada, che l'Europa meridionale vuole invece ritardare fino a quando non si raggiungerà l'armonizzazione del regime tecnico e fiscale.

I settori in cui si può constatare una maggiore spinta sono quelli dei trasporti marittimi ed aerei. Per quanto riguarda i primi, esiste una normativa che ha liberalizzato i servizi passeggeri e merci fra gli Stati membri e fra questi ultimi ed i paesi terzi nei confronti dei vettori di nazionalità comunitaria, anche se stabiliti al di fuori della CEE.

In relazione al trasporto aereo si impone un cenno più diffuso. Desidero rammentare che nella sessione del 7 dicembre 1987 il Consiglio della Comunità economica europea ha approvato un pacchetto di provvedimenti destinati a restare in vigore per un periodo transitorio, con i quali si è creato maggiore spazio per la competizione concorrenziale fra le compagnie aeree nel campo dei servizi di trasporto aereo di linea tra Stati membri, segnatamente sotto il profilo dell'accesso al mercato, dell'offerta della capacità di trasporto e della fissazione delle tariffe.

Tali provvedimenti non hanno ancora applicato il principio della libera presta-

zione di servizi nei trasporti aerei. Mentre essi non hanno soppresso il preesistente ordinamento del trasporto aereo di linea fra Stati membri, che è basato su accordi governativi bilaterali comportanti il mandato alle compagnie aeree di concordare fra loro gli elementi di *marketing* (fra i quali i prezzi), i nuovi provvedimenti lo hanno profondamente modificato, introducendo numerose novità. Fra queste ultime spicca una classificazione bipartita degli aeroporti, in funzione della percentuale del traffico internazionale trattata da ognuno di essi rispetto a quello complessivo di ciascun paese; la totale liberalizzazione dei servizi fra aeroporti di prima categoria ed aeroporti minori; la liberalizzazione condizionata dei servizi della cosiddetta quinta libertà, cioè i collegamenti fra due località situate in un paese diverso da quello di stabilimento del vettore aereo; il divieto per le compagnie aeree di continuare ad intrattenere gli accordi che hanno sempre governato i rapporti reciproci. Non si è ancora posto il problema del cabotaggio, mentre particolari misure sono state prese nei confronti di certi aerodromi del nord Italia.

Vorrei ora dare un rapido sguardo al problema del ruolo dello Stato imprenditore nel contesto del mercato europeo integrato. Si intende che questo sarà soltanto un primo cenno; suppongo che la Commissione abbia ascoltato, o si appresti ad ascoltare, il ministro delle partecipazioni statali e gli altri ministri di settore. La Commissione della CEE professa la filosofia liberista che si dice animi il Trattato di Roma; essa non dimostra entusiasmo nei confronti della presenza pubblica nell'economia e vede con sospetto gli aiuti di Stato, talvolta assimilandoli meccanicamente a quelli distorsivi della concorrenza. Non voglio formulare critiche immotivate, ma soltanto spiegare qual è l'approccio che possiamo attenderci dalla Commissione della CEE nell'interpretazione del Trattato di Roma.

Più di una volta abbiamo dovuto chiarire che intercorre una notevole differenza fra l'imprenditoria di Stato, che agisce sul mercato in modo privatistico, nel ri-

spetto delle norme di concorrenza, e certe disfunzioni patologiche contrarie all'articolo 92 del Trattato di Roma (in tema di ammissibilità degli aiuti di Stato in presenza di condizioni anomale del livello di occupazione e di vita).

Quale osservazione si può fare di fronte all'atteggiamento tenuto dalla Commissione della CEE in numerose occasioni? Si vuole la trasparenza dell'aiuto di Stato, affinché la stessa Commissione sia posta in grado di stabilire se si tratti di un aiuto fisiologico, compatibile con le prescrizioni in tema di concorrenza ed inteso a promuovere l'insediamento dell'attività produttiva (non importa se con riguardo all'industria pubblica o privata, che dal punto di vista del trattato sono collocate esattamente sullo stesso piano), oppure se si tratti di un aiuto, al fine di ripianare una situazione di dissesto che sarebbe incompatibile con la libertà di concorrenza, perché eliminerebbe il principio della parità di condizioni nell'accesso al mercato e nel suo funzionamento.

Pertanto la tendenza della Commissione della CEE è sempre più a favore di tipi di aiuto concernenti la ricerca scientifica, l'istruzione professionale e la promozione di una più alta tecnologia, in conformità alle previsioni dell'Atto unico, perché è soltanto lo sviluppo tecnologico che può consentire l'avanzamento e la migliore utilizzazione delle piccole e delle medie imprese in tutti paesi, laddove le grandi imprese si sono già attrezzate con i propri mezzi di fronte alla sfida del 1992. È la tecnologia avanzata che ci consente di affrontare in condizioni competitive la concorrenza giapponese, statunitense e dei nuovi paesi industrializzati; essa favorisce il coordinamento delle attività dei centri di ricerca scientifica e delle università, perseguendo un'integrazione culturale al di là di una visione grettamente mercantilistica. Tutto questo è stato ripetutamente affermato dalla Commissione della CEE.

Mi sia consentito, però, di fare un rilievo di ordine politico circa il problema degli aiuti di Stato, fenomeno che interferisce sotto vari aspetti con l'internaziona-

lizzazione dell'attività economica e perciò con l'oggetto della presente indagine conoscitiva. Certamente possono esservi filosofie diverse e confliggenti sull'interpretazione del Trattato di Roma. Ne esiste una versione riduttiva, secondo la quale alcuni Stati membri affermano di voler soltanto realizzare il mercato comune: d'accordo, realizziamolo secondo le previsioni dell'Atto unico che abbiamo tutti sottoscritto. Ma, per realizzare il mercato comune – anche nella più ampia visione liberista, che nulla vuole concedere all'elemento della pianificazione dell'industria di Stato ed all'interferenza del potere pubblico nell'economia – occorre un minimo di regole di politica sociale.

Cosa accadrebbe se non portassimo le aree depresse ed i bacini industriali in crisi ad un livello minimo di infrastrutture e di servizi, consentendo agli imprenditori che volessero dirigere i propri investimenti in quelle zone di ricorrere alle economie di scala rese possibili da un mercato di 320 milioni di consumatori? Quale molla potrebbe muovere l'interesse mercantile degli operatori economici, se non vi fosse una politica sociale in grado di ridurre, sia pure progressivamente ed a prezzo di grandi fatiche, il dislivello sempre più ampio esistente tra il nord Europa ed il sud, che deve integrarsi con il resto della Comunità economica europea.

A questo riguardo, esiste una politica sociale della concorrenza, contenuta nel Trattato e ribadita nell'Atto unico, che non può essere ignorata e che, però, esige che la Commissione della CEE vigili sull'erogazione degli aiuti di Stato per accertare se essi vadano oltre il limite compatibile con la tutela della libera concorrenza. Se, infatti, un'area depressa fosse aiutata dallo Stato più di quanto sia necessario ai fini di instaurare la neutralità, il corretto funzionamento del mercato, la parità delle *chances* e la libera concorrenza, si avrebbe una distorsione delle condizioni degli scambi.

Pertanto, esiste un'attività di politica sociale che la CEE consente allo Stato di svolgere, secondo gli indicatori da essa stabiliti.

Dopo l'ingresso della Spagna e del Portogallo, il tasso medio di occupazione nella Comunità economica europea si è abbassato. Il divario tra il nostro Mezzogiorno ed il resto dell'area mediterranea e le altre aree territoriali incluse nel mercato comune si è ampliato inducendo, giustamente, la Commissione della CEE ad incentrare il suo programma sugli obiettivi del cosiddetto piano Delors che mira alla lotta contro la disoccupazione, al risanamento delle aree depresse e dei bacini industriali in crisi, all'inserimento dei giovani nel mondo del lavoro ed alla conversione delle zone rurali ad esigenze sociali e produttive.

Questa politica si realizza attraverso i fondi strutturali, il cui importo è stato potenziato, anzi raddoppiato, da qui al 1992 grazie – lo devo sottolineare – al costante impegno del Governo italiano (si è, infatti, passati da 7 a 13 milioni di ECU). Tuttavia, anche dopo il loro incremento, i fondi strutturali non superano lo 0,6 per cento del prodotto nazionale lordo della CEE, di fronte all'immane compito dell'eliminazione del divario tra le regioni depresse e quelle più progredite.

Perciò, si è passati da una politica sociale consentita dalla CEE all'interno dei singoli Stati ad una politica sociale da essa promossa direttamente al fine di sviluppare territori che, in mancanza di aiuti, sarebbero del tutto privi di utilità ai fini dell'organizzazione e del funzionamento del mercato; le condizioni di scambio, infatti, ne risulterebbero falsate.

La Comunità, inoltre, intende promuovere lo sviluppo coordinato di territori in crisi. A questo proposito, ho firmato 15 o 16 accordi di programma tra la Comunità, le regioni italiane ed il dipartimento per lo sviluppo dei cosiddetti programmi integrati.

In questo campo, gli aiuti dello Stato devono essere soppesati con un « bilancino » diverso da quello che si adopera quando si applica l'articolo 92 del Trattato. Infatti, gli aiuti dello Stato devono servire a sviluppare quella politica di promozione delle aree depresse che si ir-

radia dalla stessa Comunità, la quale deve anche temperare la sua funzione di vigilanza su tali aiuti con il suo ruolo di generosa nutrice delle aree depresse.

Le due sfere della politica sociale, quella del controllo e della tutela della libera concorrenza e quella di generosa nutrice delle aree depresse, devono essere coordinate, così come a loro volta devono esserlo la politica della Comunità e quella del singolo Stato membro.

Onorevoli senatori, onorevoli deputati, stiamo andando verso una forma di integrazione politica che rappresenta una fuga in avanti rispetto allo stato di quella istituzionale; essa costituisce una forma di programmazione dell'economia che esigerebbe, come dicevano Schumann, Adenauer e De Gasperi, il trasferimento dello *Schwerkraftpunkt*, del « punto di gravitazione », dallo Stato nazionale alla Comunità. Infatti, nell'esperienza storica non si è mai realizzato un mercato comune senza il sottostante supporto di un'unione politica. Per la prima volta stiamo tentando un'operazione che va in senso inverso rispetto all'andamento naturale delle cose.

La Comunità stenta, tuttavia, a comprendere la necessità del coordinamento delle due sfere della politica sociale, come si evince dall'episodio di Bagnoli: in questo caso, nell'ambito di una complessiva ristrutturazione di tutto il settore carbossiderurgico, si deve scegliere se chiudere quell'impianto, lasciarlo aperto o chiudere soltanto l'area del laminatoio e la parte fusibile.

Si tratta di individuare il punto di conciliazione tra le esigenze indispensabili di ristrutturare il comparto carbossiderurgico, finanziare la nuova società e tutelare la libera concorrenza.

Questo esempio dimostra quanto sia difficile per la Commissione della Comunità giungere ad un'equilibrata composizione tra l'interesse al controllo della politica siderurgica di uno Stato, per non compromettere la libera concorrenza, e l'interesse a promuovere le aree nelle quali la chiusura degli stabilimenti causerebbe un danno irreparabile per lo sviluppo dell'economia.

Qui si innestano molte difficoltà nei nostri rapporti con la Comunità. D'altra parte, le gestioni dell'IRI, dell'ENI e dell'EFIM vengono sempre più improntate non solo al recupero dei valori della professionalità, ma anche allo snellimento, lasciando al settore privato tutto ciò che questo comparto può realizzare e disimpegnando le funzioni che esigono necessariamente l'intervento dell'industria di Stato.

Su questo versante si affollano molti problemi, di cui voglio tracciare un elenco: i rapporti tra imprese e banche; le concentrazioni tra istituti di credito, per resistere alla concorrenza delle banche francesi e tedesche; lo studio di nuove formule per le banche pubbliche; l'informatizzazione dei servizi per diminuire l'alto costo del lavoro.

Nel settore del trasporto aereo, le esenzioni fino al 1992 degli aeroporti settentrionali ed i lavori infrastrutturali per rinnovare lo scalo di Milano Malpensa, assicurano all'Alitalia il periodo necessario per il rinnovo della flotta degli aeromobili, nonostante la qualità del servizio sia di notevole spessore, e le compagnie straniere già premano alle porte per l'accesso alla cosiddetta quinta libertà, come dimostra il contenzioso in corso con la Aer Lingus per la tratta Dublino-Manchester-Milano.

Mentre si avvia la riforma delle telecomunicazioni è necessario che sia questo comparto, sia quello energetico si « attrezino » per la sfida europea, in quanto le imprese a partecipazione statale – titolari di pubblici servizi o di diritti speciali – rientreranno quasi sicuramente tra i soggetti sottoposti all'applicazione delle nuove direttive di appalti pubblici di settore. Del resto, la Bundespost e la British telecom da anni perseguono una politica di autogestione dei servizi, per il contenimento dei costi, che può renderle pericolose antagoniste nei mercati pubblici.

Signor presidente, onorevoli commissari, ho terminato la mia esposizione odierna. Rimango a disposizione per la ripresa dei lavori nella data che la Commissione vorrà cortesemente fissare.

MARIO FERRARI-AGGRADI. Avendo posto pochi problemi...!

ANTONIO LA PERGOLA, *Ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie*. Senatore, i problemi, ahimè, si pongono da soli!

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro La Pergola per la sua esposizione, che ha

delineato un quadro esatto dell'operato dei nostri organismi comunitari. Prossimamente concorderemo con lei, signor ministro, la data per l'apertura del dibattito nel quale gli onorevoli commissari potranno rivolgerle eventuali quesiti.

La seduta termina alle 16,45.