6-bis

SEDUTA DI MARTEDÌ 9 MAGGIO 1989

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **BIAGIO MARZO**

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 15,30.

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

Seguito dell'audizione del ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie, professor Antonio La Pergola.

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

Ricordo alla Commissione che il ministro, nella seduta dell'8 marzo 1989, ha svolto un'ampia ed articolata introduzione; invito quindi i colleghi a rivolgere al professor La Pergola i quesiti che riterranno opportuni.

CALOGERO PUMILIA. Signor presidente, ho letto il resoconto stenografico dell'intervento svolto dal ministro nell'ambito della sua precedente audizione e devo ribadire il giudizio positivo da lei formulato. Si tratta di un'introduzione ai temi della nostra indagine conoscitiva puntuale ed articolata, che ha presentato un quadro esauriente delle problematiche interne alla Comunità economica europea in vista dell'istituzione del mercato unico europeo. È quindi difficile – almeno per quanto mi riguarda – trovare argomenti che non siano in qualche modo contenuti nella relazione del ministro.

Come è noto, la nostra Commissione si occupa di un aspetto particolare legato in parte alla scadenza del 1992: mi riferisco al processo di internazionalizzazione del sistema delle partecipazioni statali, avendo come punto di riferimento la globalizzazione dei mercati mondiali e la capacità delle imprese italiane a capitale pubblico di competere in questo scenario. Ovviamente, un aspetto importante riguarda la nostra presenza nel sistema comunitario.

Un punto sul quale abbiamo richiamato l'attenzione dei nostri interlocutori e focalizzato la nostra riflessione, fin dal momento in cui la nostra Commissione si recò a Bruxelles, riguarda la specifica natura dell'impresa a partecipazione statale. Tale peculiarità – che non è possibile ritrovare negli altri paesi europei – se non incontra, come abbiamo avuto occasione di dire, obiezioni di principio all'interno della CEE – ci è stato riferito che la Comunità è indifferente al titolo di proprietà delle imprese –, trova un atteggiamento di sospetto che non rende facile la vita delle aziende a partecipazione pubblica nel rapporto con la CEE. In altre occasioni abbiamo dichiarato, e intendo ribadirlo oggi, che l'atteggiamento della Comunità non è determinato solo dal sospetto, ma anche dal fatto che alcune azioni compiute dal nostro Governo non hanno consentito nel passato di dissipare tali preoccupazioni.

Chiedo allora al ministro quali siano, a suo modo di vedere, gli ostacoli da rimuovere e quali le azioni che vengono considerate non da un punto di vista ideologico – che non ci riguarda e che re-

spingiamo –, ma pratico, come violazione del Trattato di Roma e come iniziative che turbano il principio della libera concorrenza, a scapito delle aziende a partecipazione statale.

Vi è in tutti noi la consapevolezza che il sistema delle partecipazioni statali costituisca un segmento della realtà economica italiana sia in relazione al numero di occupati, sia per quanto riguarda il reddito prodotto; il rapporto tra tale sistema e l'economia del nostro paese non configura un ruolo di primissimo piano delle partecipazioni statali; non vi è dubbio, però, che taluni comparti produttivi del sistema delle partecipazioni statali, per la loro qualità e per le interconnessioni con il sistema produttivo nazionale nel suo complesso, rendono tale collocazione particolarmente delicata.

Mi riferisco per esempio alle telecomunicazioni, all'energia ed ai trasporti (in particolare a quelli aerei). Tale riferimento induce non solo me, ma credo tutta la Commissione, a ritenere che il modo di organizzare questi settori e di rapportarli alle scelte che la Comunità economica europea sta effettuando o ha già effettuato – per esempio per quanto riguarda le telecomunicazioni – migliorando la situazione economica interna in termini di servizi e beni prodotti, incide anche sul sistema produttivo italiano nel suo complesso. È evidente che l'efficienza di un settore come quello delle telecomunicazioni non interessa solo le singole società quali la STET, la SIP o l'Italcable, ma l'intero sistema produttivo nazionale.

Non vi è dubbio che esistano ancora ritardi (il discorso si riferisce al Governo nel suo complesso ed al ministro che lo rappresenta), ma quello maggiore è presente nel sistema delle telecomunicazioni. Vorrei ricordare ai colleghi ed al ministro La Pergola che nell'autunno scorso a Bruxelles, con una manifestazione di ottimismo che ha sfiorato l'ingenuità, avevamo detto ai nostri interlocutori che l'assetto del sistema delle telecomunicazioni nel nostro paese era ormai quasi del tutto realizzato. In effetti, per quanto un importante passo in avanti, con la presentazione alle Camere del disegno di legge in materia, sia stato compiuto, siamo ancora lontani dall'aver raggiunto tale risultato. Per citare una pubblicazione conosciuta dagli addetti ai lavori, che ha per oggetto « il costo della non Europa », vorrei sapere quale sia il prezzo che l'Italia paga per non avere avuto la capacità o la possibilità di effettuare una scelta di razionalità in direzione dell'Europa.

Per quanto riguarda il sistema dei trasporti e, in particolare, quello del trasporto aereo, viviamo una fase, purtroppo ricorrente nel nostro paese, di incertezza, di difficoltà, di blocco e, talora, di paralisi (tale situazione caratterizza qualche volta anche il trasporto su rotaie); si tratta di un aspetto parziale, anche se non secondario, delle problematiche che abbiamo di fronte. È stata svolta recentemente l'audizione del presidente dell'Alitalia, con il quale abbiamo ragionato sul processo di apertura della compagnia di bandiera rispetto alle tendenze europee e mondiali; il problema, comunque, non riguarda – eravamo a conoscenza di questo dato, ma ci è stato esposto con maggiori argomentazioni – soltanto l'Alitalia, ma l'intero settore del trasporto aereo europeo nel confronto-competizione con altre realtà mondiali, in particolare con quella degli Stati Uniti d'America. Alla luce di tali considerazioni, in che direzione si muove la scelta comunitaria e quali passi sono stati compiuti per favorire in qualche modo – si tratta poi di scelte da effettuare a livello imprenditoriale – processi di integrazione, all'interno della CEE, per fronteggiare la situazione ?

Quanto alle questioni energetiche, ho la sensazione, almeno stando alle notizie in nostro possesso ed alle affermazioni dello stesso ministro, che per ciò che riguarda, per esempio, il processo di armonizzazione fiscale, siamo molto lontani dal cogliere uno degli aspetti fondamentali del problema. Si ha l'impressione, in sostanza, che si continui a procedere sulla spinta di esigenze momentanee che intervengono sul versante della finanza pubblica, senza una visione complessiva ed armonica che veda finalizzate queste

scelte ad una situazione comunitaria con cui poi dovremo fare i conti, in termini di imposte e di accise. Vorrei sapere a che punto sia tale processo.

Non sembri inoltre inopportuno un riferimento, che qualche volta rischia di essere rituale, ma spero non lo sia, al problema delle regioni d'Italia che dovrebbero essere protette – lo dico tra virgolette, senza volere innescare, con questo termine, un concetto che è contraddittorio rispetto al processo di unificazione europea – o quanto meno aiutate a sentirsi parte integrante dell'Europa.

La questione degli interventi sociali a favore delle aree del Mezzogiorno ha due aspetti, a mio modo di vedere: uno riguarda il Consiglio dei ministri della Comunità economica europea e la quantità di risorse messe a disposizione delle regioni meridionali e di altre zone svantaggiate della CEE, nonché la qualità dell'intervento e le modalità dello stesso, che stanno per essere modificate (e che, in parte, lo sono già state); l'altra faccia della medaglia è rappresentata dalla risposta di tali regioni e dello Stato membro – in questo caso, dell'Italia – cioè dalla capacità di utilizzare le risorse disponibili attraverso una serie di strutture che adeguino il proprio intervento ed il proprio modo d'essere all'impiego più razionale delle risorse stesse.

Infine, un'ultima domanda che non credo sia un'astrazione ma una sottolineatura estremamente importante (lo diciamo alla vigilia di una competizione elettorale): è abbastanza diffusa l'opinione che l'Europa dei mercanti stia camminando più veloce di quella dei popoli; a mio giudizio, qualunque Europa cammini, è meglio che resti ferma, perché pensare che il processo di integrazione possa essere solo di carattere economico è un'illusione, anche se capisco bene che il versante politico può favorire o ritardare il processo stesso.

A noi interessa che ambedue i processi vadano avanti, in quanto siamo forse illusi, ma in parte convinti, che la politica rappresenti lo strumento più idoneo per cercare di limitare, non dico di eliminare, le distorsioni e le ingiustizie (del più forte sul più debole, del più organizzato sul meno organizzato) che si determinerebbero se il cammino fosse quello dell'economia. Vorrei sapere se il Governo, il Parlamento e le forze politiche italiane possano fare qualcosa di più di quanto attualmente fanno, perché non vi è dubbio che da parte di tali soggetti non è mai venuto meno un pronunciamento – qualche volta più gridato che praticato – a favore dell'integrazione politica comunitaria.

SALVATORE CHERCHI. Nella relazione svolta nel corso dell'audizione dell'8 marzo scorso, il ministro La Pergola aveva accennato specificamente alle questioni riguardanti i settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni. In relazione a tali settori, esistono problemi attinenti sia alla manifattura sia ai servizi gestiti dalle imprese a partecipazione statale. Per quanto riguarda la manifattura, indubbiamente esistono in Italia situazioni di mercato protetto: basti pensare alla gestione della committenza pubblica nel settore ferroviario ed alle debolezze che da tali situazioni sono derivate per le aziende manifatturiere delle partecipazioni statali.

La vicenda energetica, se si vuole, è un po' diversa, dal momento che l'ipotesi del nucleare è stata cancellata dallo scenario nazionale: l'industria manifatturiera italiana si è trovata un po' sbilanciata sul versante del nucleare ed ora, nel nuovo scenario energetico che va profilandosi, non sembra in grado di resistere alla competizione.

Per quanto riguarda i servizi, ed in particolare il settore dei trasporti, il ministro ha fatto riferimento ai collegamenti marittimi, per il trasporto di merci e di passeggeri, ed all'impatto che la completa liberalizzazione determinerà nel nostro paese, a partire dal 1992.

A me pare che gli argomenti citati costituiscano i temi centrali dell'indagine che stiamo conducendo. Desidererei pertanto che il ministro, nella seduta odierna od in occasione di un successivo incontro, approfondisse tali aspetti, chiarendo se da parte del Governo esistano

valutazioni precise e, quindi, strategie già delineate, in merito ai provvedimenti da prendere per quei settori. Mi spiego: si paventa che, a partire dal 1992, cioè dal momento in cui si dispiegheranno gli effetti dell'Atto unico, le imprese pubbliche che oggi gestiscono i trasporti marittimi possano essere poste fuori mercato nel loro stesso paese, a causa dell'arrivo delle flotte nordeuropee. Egualmente, nel settore ferroviario, la Breda, l'Ansaldo ed altri soggetti potranno essere « spiazzati » nel mercato italiano nel momento in cui l'Ente ferrovie dello Stato (o per autonoma scelta, od in conseguenza degli obblighi comunitari) modificherà i rapporti tra domanda ed offerta.

Alla luce dei fatti cui assistiamo quotidianamente (basti pensare che non si riesce a mettere d'accordo due imprese delle partecipazioni statali, la Breda e l'Ansaldo, perché si pongano come capofila nella ristrutturazione del settore del materiale rotabile) mi domando: il Governo ha una strategia? E, se questa esiste, qual è, per ogni singolo settore? Si ha, infatti, la sensazione che, al di là della constatazione che occorre affrontare la riorganizzazione del sistema imprenditoriale italiano e al di là della certezza che tale riorganizzazione passi, nei settori indicati, attraverso le imprese a partecipazione statale, non vi sia una strategia chiara, delineata e comprensibile, la quale – soprattutto – venga seguita nei suoi concreti sviluppi.

ANTONIO LA PERGOLA, *Ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie.* Le domande che sono state poste investono un vasto scenario di politiche settoriali. Ad alcune di esse sono in grado fin d'ora di fornire una risposta; per altre, invece, devo pregare la Commissione di attendere, affinché possa reperire i dati necessari presso i vari ministeri di settore.

Risponderò iniziando dal profilo più generale, per discendere via via agli altri. Tale profilo riquarda l'impostazione dell'integrazione del mercato, ma, soprattutto, dell'integrazione dell'economia, nonché la soluzione dei problemi gravanti sul mercato, che investono anche l'assetto della società, l'allocazione delle risorse ed il fenomeno degli scambi.

Mi si chiede fino a che punto rimarranno escluse dal godimento dei prevedibili – anzi, certi – vantaggi che si otterranno con il compimento del mercato unico, quelle aree, quali il nostro Mezzogiorno (ma ve ne sono altre, dislocate in tutto lo spazio integrato della CEE), che presentano tuttora una triste realtà. Lo avevo già detto nella mia introduzione ed ora lo ripeto: la pura e semplice liberalizzazione dei fattori del mercato che non fosse accompagnata e sostenuta da una « ridisciplina », la pura e semplice *deregulation* che non fosse anche una « riregolazione » e lasciasse insoluti i problemi derivanti dalla liberalizzazione incontrollata, ci condurrebbe sicuramente ad un aggravamento del divario, già esistente nel nostro paese, tra il nord ed il centro, da un lato, e le regioni meridionali, dall'altro. È un fenomeno preoccupante, che non ci siamo mai nascosti.

Vi è il rischio che i benefici derivanti dall'apertura del mercato comunitario si concentrino soltanto in determinate aree, provocandone, per così dire, il sovrasviluppo, mentre si aggrava il sottosviluppo delle altre. Queste ultime possono distinguersi secondo due tipologie: o si tratta di zone arretrate, come il Mezzogiorno d'Italia, oppure di zone che si trovano in una situazione di crisi industriale, come avviene nel nord d'Europa. Il sovrasviluppo di talune aree non compensa il sottosviluppo delle altre, anzi, può determinare anche altri problemi, oltre a quello più immediato di un aggravamento delle disparità.

Esso può provocare, per esempio, una maggiore congestione urbana, nonché il rincaro dei prezzi anche nelle aree sovrasviluppate; può inoltre condurre ad una crisi di rigetto dell'idea europea e ad un rigurgito di tendenze nazionalistiche. Pensiamo poi ai fenomeni migratori che senza dubbio saranno destinati ad aumentare, con la libera circolazione delle persone e con l'afflusso crescente di

manodopera del terzo mondo in Europa, se i paesi europei non saranno in grado di condurre in proposito una politica comune, disciplinando il rapporto tra il flusso migratorio e la dimensione dell'offerta di lavoro esistente in ciascuno Stato della Comunità.

La politica sociale della CEE si svolge a due livelli. Mi spiego: esiste una politica sociale della concorrenza comunitaria; non vi è mercato, non può esservi mercato senza che sia garantita la libertà di concorrenza. Questa è la tesi centrale del Trattato di Roma. Le garanzie necessarie a tal fine sono, in effetti, molteplici. Esistono una politica, anzi una funzione di sorveglianza attribuita alla commissione esecutiva, ed una politica sociale volta a ridurre in prospettiva il divario tra le regioni meno avanzate e le altre; infatti, come ho già osservato nel corso della precedente seduta, quale incentivo potrebbe avere l'imprenditore del nord se non gli assicurassimo un livello minimo di infrastrutture e di servizi che possa compensare in ogni caso la maggiore incidenza del costo dei trasporti a fronte della situazione che caratterizza le regioni periferiche e sottosviluppate d'Europa ?

La Comunità ha una sua risposta: consente allo Stato di fornire in varie forme gli aiuti alle regioni depresse (pensiamo a quelli all'investimento, al funzionamento, all'istituzione di nuove industrie) e controlla che siano compatibili con le regole poste nel Trattato a tutela della libera concorrenza. Qualora gli aiuti superino una certa soglia sono interdetti, vengono considerati illeciti e lo Stato deve cessare di erogarli; la Comunità apre una procedura di infrazione. Pertanto, la funzione svolta dalla CEE è di vigilanza e presuppone una politica sociale dello Stato, ma al tempo stesso esige che tale politica sia condotta in conformità delle regole concernenti la libertà di concorrenza. Questo è il primo livello della politica sociale.

Esiste poi un altro livello più approfondito, cui probabilmente ha fatto riferimento l'onorevole Pumilia pensando al nostro Mezzogiorno ed in particolare – credo – alla Sicilia e ad altre aree le quali sembrano più duramente colpite dai problemi economici odierni, in primo luogo la disoccupazione, che è di lunga durata.

In questa sfera della politica sociale la Comunità promuove addirittura la crescita delle zone depresse e si affida, a tale riguardo, ai fondi strutturali, i cui obiettivi sono stati stabiliti dal piano Delors, che il Governo italiano ha appoggiato; siamo riusciti ad ottenere il raddoppio dei suddetti fondi, che passeranno a 13 milioni di ECU da oggi al 1993 e che tuttavia, anche dopo il raddoppio, non supereranno lo 0,6 per cento del prodotto lordo della CEE.

Pertanto, le risorse della Comunità sono in ogni caso limitate, così come lo sono le attribuzioni, in quanto per condurre una politica sociale finalizzata allo sviluppo delle aree depresse dovremmo avere un'autorità programmatrice sovranazionale in grado di dirigere l'economia: dovremmo avere un'integrazione politica che invece manca.

Tuttavia, come è stato giustamente osservato, l'integrazione economica, così come è stata concepita e come viene svolgendosi, costituisce di per sé un risultato (pensiamo alla completa integrazione del mercato), il che richiede – e, non a caso, nell'esperienza storica ha sempre postulato – una sottostante unione politica. Si è mai realizzato un mercato senza il supporto di una sola moneta, di un solo governo e di un grado di acculturazione tale da consentire ai cittadini di circolare liberamente in tutto il territorio integrato ? Mai. In Europa stiamo effettuando un esperimento che inverte l'ordine logico e naturale: invece di avere la premessa istituzionale dell'unione politica che conduce al mercato integrato, abbiamo il mercato integrato il quale presuppone un'unione politica che non siamo stati ancora in grado di raggiungere.

In mancanza di questa premessa istituzionale, quindi, dobbiamo per forza di cose fare affidamento su politiche coincidenti degli Stati membri – in ogni caso su una politica concorde della Comunità –

dello Stato e, là dove esistono come enti autonomi (il che accade nel nostro ordinamento ed in qualche altro, per esempio quello della Spagna o della Repubblica federale tedesca), anche delle regioni, delle unità costitutive dello Stato nazionale. Occorre, dunque, un coordinamento della politica sociale promossa dalla CEE e di quella sviluppata autonomamente dallo Stato con il proprio intervento che, per ciò che concerne le risorse destinate a tale fine primario, deve essere necessariamente massiccio. Su questo non vi è dubbio.

Dirò di più. È necessario che la Comunità (si tratta di un'osservazione che ho già fatto e che ribadisco) non sia soltanto una gretta sorvegliante degli aiuti erogati dallo Stato, ma sia, come vuole il presidente Delors, la « nutrice » delle aree afflitte, del sottosviluppo. La stessa CEE deve coordinare le proprie politiche di vigilanza sulla concorrenza e di promozione della politica sociale; tale coordinamento rappresenta un fine non soltanto auspicabile, ma indispensabile, sebbene difficilmente realizzabile.

Quali strumenti possiamo adottare ? Il piano Delors ce ne propone uno, quello della programmazione integrata tra la Comunità, lo Stato, le regioni, gli imprenditori interessati, in modo che gli oneri ed i vantaggi (anche il finanziamento negli interventi promossi dalla CEE) si distribuiscano fra tutti i soggetti interessati. La Comunità promuove, lo Stato sviluppa questi programmi, gli enti locali interessati li attuano. Si tratta di una concertazione dell'attività programmatoria che, ancora una volta, ha la sua sede naturale nello schema del federalismo sovranazionale, che dobbiamo realizzare nei fatti sino a quando non riusciremo a guadagnare il livello di un'autentica integrazione politica.

Ciò spiega come la politica sociale della Comunità sia destinata a crescere con la realizzazione del mercato e come quest'ultimo da solo non esaurisca il fenomeno dell'integrazione. Pensiamo alla libertà di circolazione delle persone, che investe anche la sfera della libera circolazione, per esempio, dei professionisti ed ancor prima dei giovani non ancora inseriti nel mondo produttivo, degli studenti.

Il mercato apre gli orizzonti culturali: da un mercato unico sono nate storicamente le grandi università e questo fenomeno deve ripetersi nell'Europa di oggi. Stiamo attivamente lavorando a questo fine con particolare attenzione al Mezzogiorno; abbiamo lanciato il progetto Unimed (l'università del Mediterraneo) insieme alla Spagna, al quale aderiranno altri paesi della Comunità oltre che alcuni paesi rivieraschi dell'Africa del nord.

Le nuove attribuzioni della Comunità sancite nell'Atto unico, oltre alla politica culturale comune, concernono anche la politica industriale, passando necessariamente attraverso la promozione delle piccole e medie imprese, spina dorsale dell'economia in molte aree della CEE, della ricerca scientifica e della tutela dell'ambiente.

In questo quadro, se il sistema funzionerà, le regioni svantaggiate non dovrebbero essere emarginate dal mercato comune e, a tal fine, è necessario uno sforzo massiccio e concorde, in assenza del quale questa aspirazione verrà sicuramente frustrata.

Vorrei ora rispondere agli altri quesiti posti dagli onorevoli componenti questa Commissione.

Mi è stata posta una domanda sull'armonizzazione fiscale in riferimento ai problemi dell'energia. Devo dire che, in realtà, questo tema riguarda tutto il fronte della libera circolazione dei capitali, con riferimento al quale siamo finalmente riusciti a raggiungere qualche risultato concreto: la libera circolazione dei capitali a breve, un sistema di deroghe e di proroghe e l'impegno di procedere verso l'armonizzazione fiscale nei due settori della fiscalità indiretta (di quella diretta non si parla nemmeno), cioè l'IVA e le accise.

Relativamente al problema, giudicato centrale, dell'armonizzazione dell'IVA, sono state prospettate diverse soluzioni: la riduzione del divario tra le aliquote massime e minime dell'imposizione nei

vari paesi della Comunità ed il perseguimento di accordi – praticabili, ma non sempre agevoli – tra le amministrazioni dei paesi di provenienza dei prodotti e di quelli di destinazione.

Per il nostro paese, il problema più grave rimane quello delle accise, che incidono su prodotti di largo consumo come gli alcolici, i tabacchi ed i prodotti petroliferi. La loro rimozione o riduzione comporterebbe il venir meno di una fonte di cospicui proventi per lo Stato. Pertanto, non si tratta di un problema di cui si possa prospettare la soluzione senza una adeguata riflessione.

È chiaro che tutto il settore dell'armonizzazione fiscale, dell'IVA e delle accise, si inserisce a sua volta in quello, sempre aperto ed anzi di grande attualità, dell'unione monetaria, verso la quale dobbiamo muoverci con maggiore concretezza.

Come è noto, è stato pubblicato il rapporto della commissione presieduta da Jacques Delors, che prospetta varie fasi per la realizzazione dell'unione monetaria e per la parallela istituzione di un'unione economica tra gli Stati membri, con una banca centrale come naturale svolgimento del sistema monetario europeo. A questo riguardo esistono difficoltà di ordine istituzionale, per la necessità di modificare il Trattato, la cui revisione esige il consenso unanime degli Stati membri della Comunità, difficilmente raggiungibile per la decisa contrarietà di un governo all'unione monetaria.

Perciò, dovremo decidere se e come si possa porre questo problema senza l'adesione di uno o più Stati membri, se cioè sia possibile configurare un'unione monetaria della quale facciano parte, per esempio, gli Stati appartenenti al sistema monetario europeo, mentre gli altri – pur continuando a far parte della CEE – ne resterebbero fuori: in definitiva, si tratterebbe di una Comunità a due « sfere », od a due velocità istituzionali. Il Governo italiano è decisamente impegnato nel senso della realizzazione dell'unione monetaria.

Per quanto riguarda i quesiti relativi al sistema delle partecipazioni statali, essi inducono ad una riflessione su un problema di ordine più generale che non investe la mia diretta competenza.

La filosofia, chiamiamola così, del mercato unico ci costringe a rivedere alle radici il sistema delle partecipazioni statali. A questo proposito affiora la vocazione nettamente liberista, così la intendono alcuni Stati membri, della Comunità.

Certamente, essa lascia a ciascuno Stato la libertà di optare tra la formula dell'impresa pubblica e quella dell'impresa privata, ma la regola ferrea che deve governare il mercato comune è quella della libertà di concorrenza. Perciò, anche dove vi sia un'industria pubblica, essa deve competere su un piano di perfetta eguaglianza e senza privilegi con l'industria privata, altrimenti le condizioni della concorrenza ne risulterebbero certamente falsate.

Ciò significa, come alcuni sostengono, che dobbiamo privatizzare il più possibile liberandoci dall'impresa pubblica, considerata come un peso ingombrante, per inserirci nella logica della concorrenza? Al riguardo nutro qualche perplessità. Le gestioni dell'IRI, dell'ENI e dell'EFIM sono, credo, sempre più largamente improntate al recupero dei valori della professionalità e ad un loro snellimento, nel senso di una cessione al settore privato di tutto ciò che il comparto dell'industria pubblica non può gestire direttamente, limitando l'attività di tale comparto alle funzioni che esigono necessariamente l'intervento dello Stato.

A parte questo tipo di ristrutturazione, ritengo che il problema centrale sia quello di assicurare che l'industria pubblica sia in grado di competere e di misurarsi con quella privata nel sistema integrato sulla base della libertà di concorrenza: è su questo versante che viene messo in risalto il problema degli aiuti di Stato. Pensiamo agli aiuti al funzionamento: secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia e l'orientamento della Commissione esecutiva della CEE devono considerarsi proibiti quelli che si concretano in interventi finanziari dello Stato e

di enti pubblici finanziati con fondi volti solamente a coprire perdite di esercizio, con il conseguente risultato di mantenere in vita imprese che non potrebbero altrimenti affrontare la concorrenza comunitaria od internazionale. In tal modo, infatti, non vi sarebbe un potenziamento delle strutture produttive comunitarie ma, al contrario, un indebolimento delle imprese concorrenti che non beneficiassero di tali aiuti.

Questo tipo di intervento ha fornito lo spunto per un contenzioso, che interessa anche lo Stato italiano in materia di ricapitalizzazioni, cessione di fondi di dotazione ad imprese pubbliche, partecipazioni dello Stato in imprese private in crisi: il contenzioso trova origine nei particolari rapporti tra il potere pubblico e le imprese da esso dipendenti, che non permetterebbero, ad avviso della commissione esecutiva della CEE, la stessa trasparenza che esiste nei rapporti fra azionista privato ed impresa privata.

Il criterio al quale la commissione ricorre in questi casi è quello di considerare se, nelle stesse circostanze che vengono in rilievo a proposito dell'impresa pubblica, l'investitore privato, il quale mira per definizione a ricavare un profitto dal suo investimento, avrebbe agito nello stesso senso. Tale operazione, in effetti, lascia alla commissione un largo margine di discrezionalità, che è fonte di contenzioso e talvolta di incomprensioni, le quali possono però essere evitate con un franco dialogo fra la commissione e lo Stato membro interessato. Per esperienza so che occorre spiegare con chiarezza il significato, il sistema dell'impresa pubblica che da noi è consentito, i problemi che esso pone ed il posto che occupa nella realtà produttiva ed economica nazionale.

La compatibilità degli aiuti con le regole del mercato comune non è stabilita solamente in base a criteri di pura concorrenza, perché il Trattato consente gli aiuti che si prefiggono finalità sociali (per esempio lo sviluppo economico di regioni nelle quali il tenore di vita sia anormalmente basso, oppure dove vi sia una grave forma di sottoccupazione) e quelli destinati ad agevolare lo sviluppo delle politiche economiche regionali.

Pertanto il problema che interessa sotto il profilo delle politiche comunitarie anche il settore delle partecipazioni statali, e più in generale il campo dell'aiuto, è quello di conciliare le esigenze di un mercato concorrenziale con le istanze sociali.

Torniamo ora al tema cui ho accennato all'inizio, e cioè la politica sociale della Comunità, in particolare per quanto riguarda il trasporto aereo. Il processo di liberalizzazione nel settore del trasporto aereo è il più avanzato, almeno sulla carta, dati i risultati raggiunti. Per quanto riguarda gli effetti che ne scaturiranno, vi è in primo luogo la libertà dei vettori stranieri di reclamare ed ottenere il diritto di stabilire linee anche sul territorio dello Stato e di competere con le flotte di bandiera nazionale.

Siamo attrezzati per far fronte a questa concorrenza? Nella scorsa audizione dell'8 marzo avevo fornito alcuni dati che ora non è il caso di ripetere. I due grandi poli di sviluppo, cioè gli aeroporti di Milano e di Roma, saranno probabilmente in grado di soddisfare le esigenze del mercato comune, ma il problema investe tutta la rete aeroportuale italiana. Come è noto, vi sono eccezioni all'applicazione del regime comunitario stabilito per gli aeroporti del nord (con la sola eccezione di Trieste-Ronchi dei Legionari); la quinta libertà, come suole essere chiamata quella della circolazione aerea infranazionale, non può più essere elusa: abbiamo liberalizzato il settore ed ora dobbiamo andare avanti.

Diverso è il caso dei trasporti su strada e del cabotaggio marittimo (anche a questo proposito ho fornito i dati). Per quanto riguarda i primi, esiste il problema dell'armonizzazione fiscale e sociale, che è molto grave perché le pressioni provenienti dal nord Europa sono nel senso dell'immediata liberalizzazione. Noi e la Germania, per motivi forse coin-

cidenti solo nei risultati, vogliamo innanzitutto l'armonizzazione tecnica, fiscale e sociale.

Il problema precedentemente sollevato dall'onorevole Cherchi a proposito dei trasporti, che è il ramo più avanzato dei servizi dal punto di vista dell'integrazione, e cioè se esista una strategia delineata, un approccio razionale e complessivo al futuro della politica dei trasporti, richiede informazioni che debbo attingere dal ministro competente e sulle quali mi riservo di intervenire in altra occasione. Tale tema non può essere separato da quello dei servizi in cui intervengono società gestite o controllate dallo Stato. Se non si va verso la liberalizzazione, si deve comunque perseguire una maggiore snellezza operativa, che consenta di reggere il peso della concorrenza.

Dobbiamo ottenere un livello di capacità produttiva e di servizi ed un circuito distributivo capillare che ci consenta di gareggiare con gli altri Stati europei. Le telecomunicazioni sono un settore dei servizi che si avvicina a quello energetico per i problemi che pone con riguardo alla sfida europea, in quanto le imprese a partecipazione statale, titolari di pubblici servizi o di quelli che i tedeschi chiamano diritti riservati o diritti speciali, rientreranno quasi sicuramente fra i soggetti sottoposti all'applicazione delle nuove direttive in tema di appalti pubblici di settore.

La Bundespost e la British telecom perseguono da anni una politica di autogestione dei servizi al fine di contenere i costi e ciò le rende pericolose concorrenti. Pertanto, pur non anticipando alcun dato ufficiale né una risposta definitiva, concordo sull'esigenza, che mi pare sottintesa nelle domande che mi sono state poste, di una modifica strutturale che consenta all'Italia di fronteggiare la concorrenza degli altri paesi, comunitari e non.

Non so se con le mie risposte ho coperto il campo delle domande rivoltemi; sono tuttavia pronto a fornire le ulteriori delucidazioni che sarò in grado di dare.

PRESIDENTE. Ringrazio a nome della Commissione il ministro per la sua replica e lo invito a fornirci al più presto la documentazione richiesta dagli intervenuti nel dibattito.

La seduta termina alle 17,15.