

# SEDUTA DI MERCOLEDÌ 11 OTTOBRE 1995

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE UMBERTO CECCHI

**La seduta comincia alle 18,45.**

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

## **Audizione dei rappresentanti della Confindustria.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'utilizzazione da parte dell'Italia dei fondi strutturali, l'audizione dei rappresentanti della Confindustria.

Come è noto, la nostra Commissione è ormai giunta alla fase conclusiva dell'indagine. Da più parti è già stato rilevato che il nostro paese utilizza per una quota minima i fondi strutturali ad esso destinati.

Nel ringraziare i nostri ospiti per aver accettato l'invito della Commissione, do subito la parola al dottor Mauri, consigliere incaricato per i problemi del Mezzogiorno, che è accompagnato dal direttore per l'area del Mezzogiorno, Giuseppe De Rosa, e dal responsabile del settore attività produttive, Roberto Ciarlone.

**ANTONIO MAURI, Consigliere incaricato per i problemi del Mezzogiorno.** Ringrazio la Commissione per l'opportunità che ci viene offerta di rappresentare un problema che Confindustria sente in modo particolare, anche se chi vi parla segue molto di più la politica delle aree deboli e di quelle in ritardo, essendo incaricato per i problemi del Mezzogiorno che voi tutti ben conoscete.

L'attuale politica di finanza pubblica restrittiva rende sempre più rilevante il ruolo della politica regionale comunitaria nel conseguimento dell'obiettivo della coesione economica e sociale in Europa e

della correzione degli squilibri territoriali presenti nelle regioni meridionali (regioni dell'obiettivo 1).

Tuttavia, difficoltà attuative, ritardi negli iter di approvazione, disorganizzazione delle nostre strutture tecnico-amministrative, complessità e diversità delle procedure comunitarie possono compromettere l'utilizzazione dei 30-35 mila miliardi comunitari disponibili per il periodo 1994-1995 che, unitamente ai fondi nazionali (pubblici e privati), rappresentano di fatto le risorse per intervenire nelle regioni meridionali.

Da qui l'esigenza di dare la massima attenzione a che tutti gli stanziamenti, comunitari e nazionali, destinati alle aree meno sviluppate del paese vengano utilizzati nei tempi e soprattutto nei modi programmati e che quindi tutti i possibili nodi e strozzature che attualmente impediscono un tempestivo avvio dei programmi comunitari siano rapidamente superati.

Una tale azione deve essere attivata contestualmente da tutte le forze coinvolte nell'attuazione di questo importante programma per le regioni meridionali, nel rispetto del principio del partenariato allargato anche alle forze sindacali ed imprenditoriali come previsto dalla riforma dei fondi strutturali.

In un incontro svoltosi all'inizio dell'estate, il commissario dell'Unione europea per le politiche regionali, signora Monika Wulf Mathies, ha ribadito che una amministrazione più snella ed il coinvolgimento delle parti sociali sono essenziali per garantire una maggiore efficacia nella gestione delle risorse comunitarie.

È bene ricordare che nell'attivazione dei fondi 1994-1999 si stanno già determi-

nando preoccupanti ritardi che, ove non siano prontamente recuperati, potrebbero ripercuotersi sull'assegnazione dei fondi strutturali al nostro paese. Rispetto ad un potenziale prossimo di circa 65 mila miliardi (di cui 29.700 a valere sui fondi comunitari, 20.700 a carico di risorse pubbliche nazionali e 14.600 di risorse dei privati) gli impegni assunti dall'Italia sul nuovo quadro comunitario di sostegno sono soltanto dell'ordine di 1.000 miliardi di lire, mentre irrilevanti sono le somme già erogate. Altri paesi europei stanno dimostrando una capacità di impegno e di spesa ben diversa, come nel caso della Spagna che ha già disposto impegni per circa 7.300 miliardi e pagamenti proporzionati agli impegni assunti.

A fine luglio, a conclusione degli incontri tra il ministro del bilancio, Masera, e le autorità di Bruxelles, la Commissione dell'Unione europea ha autorizzato la proroga al 31 dicembre 1995 degli impegni di spesa relativi ad alcuni programmi operativi nel quadro comunitario di sostegno 1989-1993 per le aree di obiettivo 1.

In tal modo le autorità italiane potranno rapportare i loro impegni nazionali a quelli già assunti dall'Unione europea, consentendo l'utilizzazione dell'intero ammontare dei pagamenti comunitari per la fase di programmazione 1989-1993.

Accelerazione nei processi, semplificazione degli iter burocratici, miglioramento del flusso informativo tra gli enti amministrativi pubblici e la Commissione dell'Unione europea e, prioritariamente, riduzione del denaro non speso: questa in sintesi la ricetta che Bruxelles sembrava suggerire al nostro paese.

La Confindustria, in tale contesto, si vede coinvolta sotto diverse angolazioni: innanzitutto, quale struttura di rappresentanza di oltre 120 mila imprese di cui più del 90 per cento di piccole e medie dimensioni: in questa veste Confindustria rappresenta direttamente l'utenza degli interventi comunitari che, come è noto, sono prevalentemente destinati alle piccole e medie imprese del nostro paese; in secondo luogo, quale struttura che direttamente o attraverso strutture create al suo

interno si incarica della gestione di sovvenzioni globali finalizzate alle erogazioni di servizi reali avanzati ed innovativi per il mondo delle imprese; in terzo luogo, quale struttura di promozione per favorire un efficace attuazione delle linee di formazione, riqualificazione ed adattamento delle forze di lavoro per renderle più adeguate alla domanda delle imprese; infine, per favorire e promuovere tutte le azioni di attrezzatura del territorio previste sia nei programmi regionali sia nei programmi multiregionali relativi ai diversi comparti di infrastrutture.

Per quanto riguarda il pieno utilizzo dei fondi 1989-1993 le proroghe sono state concesse dall'Unione europea in via speciale dopo attento esame, vale a dire dopo l'analisi di ogni singolo programma. Va osservato che alcune proroghe sono state rifiutate, ma che, nella maggior parte dei casi, la Commissione ha constatato motivazioni valide. La situazione venutasi a creare è certamente positiva per le categorie produttive, perché si apre la possibilità di recuperare risorse finanziarie stimabili in 430 milioni di ECU. Peraltro, a poco più di due mesi e mezzo dalla scadenza dei termini, non sembra che stia trovando attuazione la prevista attività di impegno. Si deve ritenere che ciò accada anche per motivi connessi alla indisponibilità da parte dei responsabili dei programmi di progetti idonei a determinare una adeguata e tempestiva impegnabilità dei fondi stessi.

Per superare questa situazione di *impasse* sarebbe forse stato opportuno seguire una procedura analoga a quella seguita dal ministro Spaventa per poter riutilizzare fondi che rischiano di andare in perenzione. Tuttavia, la complessità della procedura, i tempi lunghi della Commissione e soprattutto la estrema difficoltà di riuscire ad utilizzare i fondi da impegnare in progetti aventi caratteristiche di concretezza nel breve tempo che ci separa dalla fine del 1995, rendono molto difficile o comunque rischiosa la procedura in questione e vi è il fondato timore che una parte consistente di quel residuo resti purtroppo inutilizzata.

Non si può non rilevare che i ritardi cominciano ad essere consistenti anche per i nuovi fondi strutturali: sono infatti trascorsi già quasi due anni dei sei per i quali sono stati definiti i QCS e solo adesso, con grande fatica, si sta esaurendo la fase di approvazione da parte della Commissione dell'Unione europea dei programmi operativi regionali e multiregionali per le regioni dell'obiettivo 1 (quelle che interessano di più a noi tutti).

Si aggiunga, poi, che, anche lì dove sono stati approvati i programmi operativi relativi alla formazione professionale, le lungaggini burocratiche delle amministrazioni centrali e regionali ritardano l'avvio operativo dei progetti.

Altre difficoltà derivano dal fatto che, allo stato attuale, le imprese non conoscono ancora modalità operative e dimensioni finanziarie della politica di aiuti alle imprese. Da ciò deriva l'esigenza di accelerare l'iter di approvazione del programma operativo multiregionale, gestito dal Ministero dell'industria, per gli aiuti alle imprese extragricole; di disporre di un quadro di certezze per gli operatori-imprese sui diversi regimi di aiuto sui quali potranno contare nei prossimi anni; di poter contare su delibere nazionali (CIPE), da comunicare anche agli uffici della Commissione, per definire la ripartizione delle risorse tra le diverse aree della politica regionale (aree obiettivi 1, 2 e 5b), tra le regioni dell'obiettivo 1 e relativamente agli aiuti alle imprese (singoli e contrattazione programmata). Si dovrebbe disporre, infine, di un quadro di certezze circa procedure, modalità ed enti istruttori delle domande di finanziamento.

Un cenno particolare merita l'aspetto organizzativo, che risulta caratterizzato dalla presenza di numerosi attori con competenze differenziate ma non sempre ben definite e soprattutto adeguate ai compiti.

Per quanto attiene all'amministrazione centrale, sarebbe opportuno realizzare una fattiva collaborazione tra i dicasteri interessati, nel rispetto di una rigida separazione tra competenze programmatiche. Come dirò successivamente, la creazione

della cabina di regia intende soddisfare questa esigenza, ma ci sono fondati dubbi che l'obiettivo possa essere rapidamente raggiunto.

Come si è accennato in precedenza, alcuni programmi operativi regionali e multiregionali (monofondo e plurifondo), con particolare riferimento alle aree dell'obiettivo 1, solo ora stanno superando o hanno appena superato la fase di istruttoria presso la Commissione. Il ritardo e la lentezza con cui si è proceduto hanno impedito un pronto avvio della fase attuativa.

È quindi indispensabile accelerare l'approvazione di tutti i programmi operativi; avviare le procedure per la pubblicazione dei bandi di gara per le misure inserite nei programmi regionali e multiregionali, la cui attuazione è subordinata alla formulazione di proposte e progetti da parte di operatori pubblici e privati; accelerare le procedure di definizione e di regolamentazione dei comitati di sorveglianza che, tra l'altro, dovranno valutare le eventuali esigenze di riprogrammazione delle risorse, nonché l'affidamento degli incarichi alle strutture di supporto per l'assistenza tecnica, di monitoraggio e di valutazione dei programmi; accelerare le procedure di affidamento degli incarichi per la sorveglianza, il monitoraggio e l'attuazione.

A livello regionale, il rafforzamento delle strutture adibite all'accesso ai finanziamenti comunitari andrebbe attuato: in primo luogo, attraverso il coinvolgimento preventivo di tutti i soggetti portatori di capacità progettuali presenti sul territorio ed in particolare di quelli finanziari, per evitare che iniziative pur valide si arenino per mancanza di risorse; in secondo luogo, attraverso l'individuazione di *project manager* (anche esterni) cui affidare la responsabilità della realizzazione dei progetti più significativi.

Va osservato che il principio del partenariato sancito dai regolamenti comunitari non ha ancora trovato quell'applicazione operativa attraverso la quale realizzare il coinvolgimento attivo delle forze sociali imprenditoriali.

Anche se recentemente con la legge n. 341 del 1995 è stata prevista la crea-

zione di una cabina di regia (a livello nazionale ed a livello delle diverse regioni italiane), non sono ancora chiari i criteri e le modalità di partecipazione delle parti sociali alle attività sviluppate dalla cabina di regia nazionale.

Strutture come quelle istituite dalla legge n. 341 del 1995 possono risultare utili solo se messe nelle condizioni di svolgere una effettiva azione di coordinamento e di indirizzo, così come è essenziale in tali organismi la partecipazione delle rappresentanze imprenditoriali nel rispetto del principio del partenariato, sancito dai regolamenti comunitari.

L'operatività della cabina di regia nazionale, così come delineata nella legge n. 341, non sembra garantire in pieno condizioni di funzionalità, non solo perché non è prevista la partecipazione delle parti sociali, ma anche perché nel suo insieme l'intera costruzione (cabina nazionale, comitato per l'indirizzo, cabine regionali) appare un po' troppo barocca. Non è da escludere inoltre che la cabina possa incontrare difficoltà a garantire la necessaria cooperazione e l'azione integrata delle singole amministrazioni responsabili dell'attuazione degli interventi cofinanziati, e possano sorgere problemi di coordinamento da parte del Ministero del bilancio ad esse pari ordinato.

Con riferimento alla cabina di regia sarà quindi importante quanto disposto dai regolamenti di prossima emanazione circa le modalità organizzative procedurali, in particolare per quanto attiene all'interazione con le cabine regionali, con il comitato di coordinamento per l'occupazione, con le amministrazioni statali e con la Conferenza permanente Stato-regioni.

I comitati di sorveglianza, in quanto strutture tecnico-operative di controllo e di garanzia per l'attuazione dei fondi strutturali, dovrebbero costituire il vero momento di confronto tra istituzioni e associazioni di categoria, proprio per monitorare, oltre alla regolarità dell'attuazione, l'efficacia ed il livello di gradimento del tessuto imprenditoriale in merito alle misure già programmate. Ciò concorrerebbe

anche a rendere i comitati strumento di utilizzo flessibile delle risorse disponibili.

Concludo ricordando che l'intesa tra le parti sociali ha svolto nel recente passato un ruolo determinante per la positiva conclusione del negoziato sugli aiuti a finalità regionale condotti dal nostro Governo con il commissario Van Miert. Analogamente accordi di concertazione tra imprenditori, sindacati e amministrazioni locali sono alla base di tanti patti territoriali sottoscritti in numerose province del Mezzogiorno e finalizzati a ricostituire in quelle aree un clima favorevole a nuovi investimenti.

È la riprova che occorre evitare la proliferazione di entità di coordinamento che, piuttosto che favorire un alleggerimento di procedure, rischiano di determinare ancora una volta vischiosità ed attriti aggiuntivi. È altresì la riprova del fatto che il Mezzogiorno, per crescere e per dare una dimensione più europea alla sua economia, deve poter contare su un rinnovato spirito di partecipazione delle forze produttive e sociali.

**PRESIDENTE.** Dalla relazione svolta dal dottor Mauri è emersa una particolare attenzione nei confronti di quel fenomeno burocratico, la cabina di regia, con i suoi fatti e misfatti, in ordine alla quale nessuno sa ancora dire se si tratti di un nuovo ingorgo per flussi di informazioni, notizie e movimenti o se invece sia uno strumento che riuscirà a snellire l'iter, rendendolo più adeguato, con un'informazione più veloce.

Tutto questo, accanto ad un rapporto con il partenariato più chiaro e razionale, credo possa costituire un elemento di riflessione per comprendere se fino ad oggi la mancanza di strumenti di questo tipo abbia rallentato la possibilità di ottenere un flusso più rapido, più razionale dei fondi strutturali che, come abbiamo visto, giungono nel nostro paese con ritardo e spessissimo non arrivano per nulla.

Ha ragione il dottor Mauri quando nella sua relazione afferma che le altre realtà europee usufruiscono ampiamente dei fondi strutturali, contrariamente al no-

stro paese che li utilizza per circa il 45 per cento. La Francia si lamenta perché usufruisce dei fondi strutturali per circa l'87 per cento, mentre la Germania piange perché arriva soltanto al 97-98 per cento, per non parlare della Spagna e soprattutto del Portogallo, il quale, per la verità, osserva le regole con un po' più di elasticità di quanto facciamo noi, riuscendo ad utilizzare gran parte dei fondi strutturali.

VINCENZO MATTINA. Credo non si debba continuare a piangere sul fatto che i fondi strutturali non sono stati utilizzati dal nostro paese, dal momento che le cause sono assolutamente trasparenti. Non ci sono soltanto cattivi amministratori, ci sono pessime procedure ed un meccanismo di cofinanziamento, da parte dello Stato italiano, che non è assolutamente attendibile, ragion per cui alla fine il nostro paese non utilizza come dovrebbe i fondi strutturali.

In ordine alle procedure vorrei soltanto ricordare che per presentare un progetto, da parte di un privato o di un ente locale, e farlo arrivare a Bruxelles, per quanto riguarda il versante italiano, è necessario superare non meno di cinque passaggi; per ottenere il rimborso, dopo che il progetto è stato realizzato, i passaggi diventano sei o sette, senza alcuna responsabilità da parte dell'Unione europea, trattandosi di procedure nazionali.

Desidero inoltre ricordare che tutti i finanziamenti provenienti dall'Unione europea confluiscono su un conto speciale del tesoro, gestito secondo esigenze di cassa, che a volte accumula ritardi addirittura di anni. Chi come me ha avuto esperienze di amministrazione comunale (Novelli le ha avute in una grande città, mentre io in un piccolissimo comune) sa cosa significa iscrivere in bilancio finanziamenti provenienti dall'Unione europea; finanziamenti che tardano a volte degli anni nell'attesa di scoprire il misterioso funzionario del tesoro incaricato di erogarli. Naturalmente un privato fugge di fronte a procedure di questo genere.

Avendo qui davanti a noi i rappresentanti della Confindustria, vorrei soffer-

marmi su un paio di temi che rientrano nella loro competenza. Sarebbe opportuna una riflessione da parte della Confindustria sulla estensione che in Italia è stata compiuta in ordine alle aree depresse. Circa il 15 per cento della popolazione italiana vive in regioni ricche quali, ad esempio, la Valle d'Aosta (la regione più ricca d'Italia e la seconda in Europa), nella quale tuttavia vi sono zone definite depresse. Mi chiedo se vi siete posto il problema. Chi ratificò questo accordo pensava di fare un grande affare per il nord, mentre invece sta creando un problema drammatico. Nella stessa regione, nella stessa area può esservi un comune che essendo classificato depresso ha diritto ad avere gli aiuti comunitari e nazionali, e a pochi chilometri un altro comune che, al contrario, non ne ha diritto. Il risultato è la chiusura di alcune aziende e il conseguente loro spostamento in altre aree. Ad esempio, in Toscana si stanno verificando fenomeni di questo genere in alcuni particolari settori produttivi.

Alla Confindustria dico che se si vogliono aiutare alcune zone, dove si registrano fenomeni di crisi, non c'è alcuna necessità di estendere le aree dove è possibile ottenere i finanziamenti comunitari. In Italia c'è una sola depressione vera ed è quella che va dal Garigliano in giù; tutte le altre sono situazioni che soffrono di crisi particolari. Ad esempio, a Genova sono state chiuse le grandi industrie a partecipazione statale e la città soffre anche per i problemi che travagliano il porto, che non svolge più la funzione di un tempo. Addirittura potremmo dire che è tutta la Liguria ad essere investita da fenomeni di crisi, dal momento che anche l'industria bellica ed altri settori sono investiti da problemi del genere. Per questa ragione non ritengo sia opportuno individuare micro-zone in ritardo di sviluppo all'interno di aree ricche, perché ciò crea contraddizioni e dispersioni.

Al riguardo mi piacerebbe ascoltare l'opinione dei rappresentanti della Confindustria, anche perché di questi temi sarà necessario discutere in sede di conferenza intergovernativa. Quella che in un primo

momento sembrava un'ottima idea, in realtà potrebbe rivolgersi contro il nostro paese perché molto probabilmente un'azienda che si chiude è possibile trovarla anche in zone ricche come il Baden-Württemberg, la Danimarca, per non parlare poi dei paesi dell'est, nel momento in cui entreranno nell'Unione europea, che davvero sono depressi. In conclusione, i fondi strutturali, ai quali viene affidato niente di meno che il destino di quasi la metà del nostro paese, nei prossimi anni, sono destinati in questo modo a ridursi notevolmente.

La seconda osservazione che vorrei svolgere è che del periodo relativo al quadro comunitario di sostegno 1994-1999 il nostro paese ha già « bruciato » i primi due anni; ora, se nei cinque anni la somma a disposizione è pari a 30-35 mila miliardi, il cofinanziamento pubblico e privato avrebbe dovuto essere intorno ai 6.000 miliardi l'anno. La parte privata è molto opinabile perché fin quando parliamo di aiuti agli investimenti industriali, è evidente che c'è il cofinanziamento privato (così come quando parliamo di infrastrutture che possono avere una redditività, è naturale che possa esservi il coinvolgimento dei privati); ma quando parliamo di infrastrutture che non possono avere una redditività economica, ma sociale (e di riflesso una ricaduta economica), allora il cofinanziamento è tutto pubblico.

Nell'attuale finanziaria non mi risulta siano previsti finanziamenti per 12.000 miliardi da utilizzare a questo fine; ma anche ammesso che fosse prevista una somma del genere, come diceva il dottor Mauri, dobbiamo « coprire » entro il 1995 il vecchio quadro comunitario di sostegno. È vero che in molte regioni sono cambiati i presidenti, ma non per questo credo che sia possibile ipotizzare l'utilizzo in un anno dei fondi relativi agli anni 1994-1995-1996. Naturalmente non avverrà, nonostante le nostre buone perorazioni, e bisogna quindi trovare oggi una soluzione che consenta di finanziare.

Nel fare queste affermazioni parlo da meridionale e desidero il vostro parere su

due soluzioni che ritengo si possano adottare. La prima è quella relativa alle sovvenzioni globali: la Confindustria ne ha già gestite una o due nell'ambito del passato quadro comunitario di sostegno e mi risulta che giustamente non sia rimasta una lira. Sono invece rimaste inevase le sovvenzioni globali riguardanti aziende o finanziarie delle partecipazioni statali. In secondo luogo, vi sono i grandi progetti.

Mi chiedo allora se non sia possibile costruire, utilizzando i fondi del periodo 1994-1996, sovvenzioni globali e progetti caratterizzati da forte cofinanziabilità da parte dei privati. Il discorso potrebbe essere da una parte orientato al sostegno dell'industria e dall'altro alla realizzazione di grandi progetti, penso alle grandi reti infrastrutturali per il Mezzogiorno (autostrade, ferrovie e telecomunicazioni).

Personalmente sostengo che queste ultime opere debbano essere realizzate dallo Stato, ma, se è possibile realizzarle con i soldi della Comunità europea, è preferibile raggiungere comunque il risultato.

Secondo la mia ipotesi, le regioni potrebbero utilizzare a partire dal 1996, nei tempi e nelle condizioni necessarie, le risorse a loro destinate. Si correrebbe altrimenti il grande rischio di vanificare tali disponibilità nonostante la cabina di regia: apposteremo una sola volta i fondi, mancheranno i finanziamenti pubblici e saremo condizionati dal fatto che i POP sono delle griglie obbligate. Questi ultimi, infatti, riguardando anche l'ambiente concernono, ad esempio, le discariche e gli impianti per lo smaltimento delle acque reflue; ebbene, ditemi come è possibile coinvolgere i privati nella realizzazione di questi ultimi impianti (al limite i privati potrebbero essere interessati alle discariche, per ricavarne materie seconde).

L'unico modo per liberare i finanziamenti dal vincolo, indirizzandoli verso soluzioni che possono realmente servire alle zone interessate, è quello di individuare i due o tre grandi progetti essenziali alla loro crescita, trovando subito le somme necessarie.

Rischiamo di avvitarci in una discussione senza sbocchi. L'istituzione della ca-

bina di regia ha suscitato in me notevoli perplessità, perché strumenti molto più snelli avrebbero potuto raggiungere risultati più efficaci. Oggi che la cabina di regia esiste occorre tuttavia darle credito; non affidiamole però funzioni miracolistiche, perché non può svolgerle.

Mi rivolgo infine ai rappresentanti della Confindustria, che dovrebbero essere i tutori ed anzi i sacerdoti della libera concorrenza: non possono non dire nulla sull'applicazione di un diritto comunitario tutto appartenente alla sfera commerciale (Delors disse che entro il 1995-1996 l'80 se non il 90 per cento del diritto commerciale europeo sarebbe stato dettato a Bruxelles). Ebbene, questa non è libera concorrenza, perché non si possono prendere le norme comunitarie ed applicarle in modo omogeneo a colui che ha la gamba corta ed a colui che ha le gambe solide. Sarebbe come mettere sullo stesso piano una 500 ed una Ferrari, realizzando il massimo della disparità sul piano della concorrenza. Chi si trova lontano dal centro dell'economia europea, quella caroliniana, quella del centro Europa, e non dispone di infrastrutture, non può competere alla pari; è tecnicamente impossibile, anche se fosse il più bravo a produrre.

Noi invece applichiamo il diritto europeo omogeneamente, secondo il pensiero dell'ottimo amico Van Miert, che è stato collega mio e di Diego Novelli in seno al Parlamento europeo. Nella gara del mercato, pertanto, una 500 ed una Ferrari, essendo entrambe merceologicamente automobili, devono competere alla pari; e la 500 meridionale è messa in condizioni di competere non con la Ferrari del nord Italia ma con la Ferrari che sta in Germania o in altra area del centro Europa.

Mi sembra che la Confindustria sotto questo profilo abbia detto ben poco. Ha eccepito assai poco, ad esempio, quando è stato cancellato l'articolo 17 della legge n. 64 sugli appalti pubblici. È vero che la norma era fatta malissimo, ma avrebbero potuto essere prescelte soluzioni alternative.

Allo stesso modo, non avete detto gran che quando sono state cancellate varie

provvidenze previdenziali e fiscali a favore delle aziende meridionali.

Esorto a riprendere certi discorsi perché l'Unione europea non è un luogo sacro, non è San Pietro e non è neanche la Mecca, è semplicemente un posto in cui si costruisce un progetto e in cui sono presenti interessi confliggenti. Bisogna avere il coraggio di metterli in discussione.

**FRANCESCO PAOLO LUCHESE.** La relazione del dottor Mauri, molto chiara e circostanziata, non lascia dubbi circa la visione della Confindustria in ordine alla materia di cui ci stiamo occupando. Desidero tuttavia fare alcune riflessioni.

Circa i dubbi avanzati dal dottor Mauri sull'utilizzazione dei fondi concernenti il periodo 1989-1993, con l'ipotesi di seguire la stessa procedura applicata a suo tempo dal ministro Spaventa, mi chiedo se i rappresentanti di Confindustria non ritengano perseguibili anche altre soluzioni al fine di ovviare alla ristrettezza dei termini.

Ho partecipato recentemente a Palermo ad un convegno tenutosi alla presenza del commissario europeo e mi sono fatto l'idea che stia girando per le varie regioni al fine di diventare la regista della cabina di regia. Sembra però che, malgrado la buona volontà, la proroga concessa non porterà grandi risultati. Chiedo se si tratti, a parere dei rappresentanti della Confindustria, di una falsa proroga e se pertanto ci si possa aspettare che questi 430 milioni di ECU vadano in fumo.

Il dottor Mauri ha definito la cabina di regia uno strumento barocco, forse per l'assenza di un regista, ed ha attribuito grande importanza ai regolamenti di prossima emanazione. Ebbene, vorrei sapere se esistano suggerimenti circa l'articolazione dei regolamenti stessi, per evitare che al barocco si aggiunga ulteriore barocco.

È stato altresì sostenuto che i comitati di sorveglianza possono ricoprire un certo ruolo. Su questo penso ci sia una certa credibilità, almeno stando alle considerazioni che ho sentito qui esprimere.

Ai rappresentanti della Confindustria, oltre ai regolamenti e ai comitati di sorve-

glianza, vorrei chiedere se vi sono altri suggerimenti da dare al Governo, al Parlamento e in genere agli organi istituzionali, a fronte di alcune critiche che mi paiono circostanziate. Del resto, il motivo che spinge la Commissione a svolgere le audizioni è proprio quello di raccogliere suggerimenti al fine di evitare in futuro il determinarsi di situazioni di *impasse*.

MARIO FERRARA. Non molto tempo fa insieme all'onorevole Lucchese ho partecipato ad un convegno svoltosi in Sicilia, con la partecipazione del commissario dell'Unione europea con competenza sui fondi strutturali, in cui si evidenziava come le istituzioni e le imprese (il consigliere Mauri ricordava che sono circa 120 mila le imprese interessate alle varie forme di finanziamento quali, ad esempio, il FSE, il FESR, ed altri) fossero interessate a dibattere temi di tale rilevanza.

Ai rappresentanti della Confindustria chiedo quali consigli possono offrirci, così come sottolineava il collega Mattina, perché i finanziamenti vengano meglio finalizzati ed utilizzati.

In effetti, c'è una maggiore possibilità che i finanziamenti vengano effettivamente utilizzati per un innescato neovirtuosismo delle istituzioni locali. Dal libro bianco preparato dal Governo Dini sulle opere pubbliche, per le richieste che sappiamo essere state fatte e le possibilità di spesa che sono state inserite nella finanziaria sappiamo, contrariamente al passato, che la Calabria, ad esempio, al pari di altre regioni meridionali, ha avuto la possibilità di predisporre progetti per circa 4.500 miliardi, mentre la Sicilia, che non ha potuto innescare questo virtuosismo istituzionale, ha predisposto progetti per circa 2.500 miliardi.

Anche se devono essere mosse alcune riserve sulla velocità delle istituzioni ad attivare gli strumenti necessari, così come ricordava il collega Mattina, è vero che ancor prima di verificare se ciò possa avvenire o meno, la Sicilia, come ricordavo, non riesce ad attivarsi per quanto riguarda la propria capacità di spesa. C'è da dire che a volte sono mancati i finanzia-

menti, così come a volte è mancata la volontà politica; tuttavia, le somme disponibili dovrebbero essere utilizzate per finanziare la realizzazione di tratte ferrate ed evitare che si possa ripetere quel vecchio detto di Cesare Bastia secondo il quale laddove non passano le merci passano gli eserciti (e sappiamo che l'esercito che passa in Meridione è l'esercito della mafia e del malaffare).

La domanda che mi viene spontaneo rivolgere alla Confindustria, per la responsabilità che ha nello sviluppo civile del nostro paese, è quali sono stati fino ad oggi i nodi che hanno impedito, se non la realizzazione, quanto meno la stesura di alcuni progetti. A questo punto vorrei sottolineare la grandissima responsabilità dell'associazione dei costruttori per quelle opere che, fondi o non fondi a disposizione, non si riescono a realizzare in mancanza dei necessari progetti; tutto ciò ha fatto sì, con la responsabilità di tutti, che quello che altrove era possibile realizzare, in Sicilia e nel Meridione in generale non è stato non solo fatto ma neanche pensato.

Più volte in passato nel nostro paese, per quanto riguarda gli interventi di tipo straordinario, abbiamo commesso quell'errore che non hanno commesso gli israeliani allorché hanno dovuto affrontare nel loro paese i problemi legati all'agricoltura; non abbiamo avuto quel bagaglio culturale, quell'attitudine a trattare l'agricoltura evitando certi schemi del passato. Noi invece, continuiamo a pensare all'intervento straordinario, che invece vorremmo fosse ordinario, e alla possibilità di utilizzare ancora strumenti vecchi.

Sono stato sollecitato dal pertinente intervento svolto dal collega Mattina, che scopro essere supportato da una cultura europea che forse non siamo ancora riusciti a costruire nella nostra Commissione e che non desta la dovuta attenzione in questo Parlamento. Una cultura europea che non ha trovato riscontro: vi è stato qualcuno che di fronte all'aeroporto di Lisbona, realizzato con i fondi strutturali, ha continuato ancora a pensare a quelli di Palermo e di Lamezia Terme, realizzati

con i soldi della Cassa per il Mezzogiorno. Ebbene, mi chiedo se questi indirizzi del passato siano definitivamente finiti e se siamo tutti d'accordo nell'adottare una svolta.

Invito il presidente a prevedere un ulteriore incontro con i rappresentanti della Confindustria. Mi aspetto infatti che essi non si limitino a toccare alcuni argomenti, ma formulino denunce più corpose e più vaste. Vorrei sentire delle vere e proprie grida e vorrei fossimo tutti d'accordo che l'indagine sull'utilizzazione dei fondi strutturali sia l'occasione per formulare moniti precisi.

Anche se vi è il problema della 500 e della Ferrari, se vi è l'esigenza di guardare ai nostri fatti interni, penso che la fase finale della legislatura potrebbe essere utilizzata dal Parlamento per raccogliere una documentazione la più puntuale possibile in vista di un nuovo modo di intervenire a cui troppo abbiamo anelato e che ora dovrebbe finalmente divenire realtà.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Ferrara ha svolto un intervento abbastanza critico, che ritengo meriti risposta, anche da parte mia.

**GIANPAOLO DOZZO.** Ringrazio i rappresentanti della Confindustria per averci dato la possibilità di valutare la loro visione del problema.

Qualche perplessità insorge oggi in me se ripenso all'audizione del 4 ottobre dei rappresentanti della regione Calabria e della regione Puglia. Infatti, il dottor Mauri ha fatto riferimento soprattutto all'obiettivo 1, mentre sarebbe interessante conoscere l'opinione di Confindustria sugli obiettivi 3 e 4, che sono altrettanto corposi e che riguardano in maniera particolare gli industriali. Considero pertanto la sua relazione un po' limitata perché il problema dei fondi strutturali non può essere ristretto agli aspetti relativi all'obiettivo 1.

Nell'audizione dei rappresentanti della Puglia e della Calabria è emerso un quadro preciso relativamente ai PIM per il periodo 1989-1993. Essi hanno indicato una capacità di spesa di queste risorse pari

all'86 per cento per la Calabria ed al 95 per cento per la Puglia, mentre lei oggi ha detto che le previste attività di impegno non sembra stiano trovando attuazione a pochi mesi dalla scadenza dei termini. Ebbene, questa differenza di opinioni suscita in me perplessità.

L'argomento del partenariato è molto giusto in relazione al ruolo della cabina di regia. Questo strumento, infatti, appare attualmente insufficientemente definito - l'hanno sostenuto tutti coloro che abbiamo ascoltato nel corso dell'indagine - e sono del parere che l'istituto vada meglio regolato e che l'apporto delle parti sociali debba essere determinante.

Non concordo con il collega Mattina circa la critica relativa a quelle aree di ritardo di sviluppo che, a macchia di leopardo, non sono presenti solo nelle zone tipiche dell'obiettivo 1 ma anche in altre regioni dello Stato italiano. Il collega Mattina ha indicato il caso di Genova, ma vi sono tantissime altre situazioni caratterizzate dalla dismissione di aree industriali (potrei citare territori della Toscana e di altre regioni) e bisognevoli di riconversione.

Vorrei comprendere se il collega Mattina voglia anche vanificare quanto previsto dall'obiettivo 5b in ordine allo sviluppo delle zone rurali. Ritengo infatti che esistano zone agricole da salvaguardare; penso alle zone montane che non rientrano nell'ambito dell'obiettivo 1.

**VINCENZO MATTINA.** Le zone sono quelle del declino industriale!

**GIANPAOLO DOZZO.** Ho capito. Prendiamo allora in considerazione anche l'area di Marghera, collega Mattina!

Chiedo in conclusione ai rappresentanti di Confindustria di avanzare proposte concrete, affinché la Commissione possa redigere un documento finale dell'indagine che tracci indirizzi effettivamente operativi per le industrie e per le istituzioni locali.

**ENRICO INDELLI.** La relazione del dottor Mauri è stata attenta, esplicita e

completa. Voglio approfondirne alcuni aspetti.

Il dottor Mauri ha indicato la necessità di una effettiva azione di coordinamento in applicazione della legge n. 341 del 1995, un provvedimento che ha convertito in tempi rapidi un decreto-legge, consentendo al ministro Masera di presentarsi a Bruxelles con una carta di credito adatta a recuperare i 7 mila miliardi del trascorso quinquennio. Questo ci fa comprendere come, al di là delle cabine di regia nazionale e regionali (fino ad ora solo la regione Toscana ha dato seguito all'iniziativa), sia necessaria un'azione di informazione. Manca infatti sul territorio un'informazione completa, tempestiva e strutturale. Questo dovrebbe consentire all'industria - vorrei in merito l'opinione dei nostri ospiti - di predisporre programmi capaci di ottenere il finanziamento nella fase istruttoria condotta a Bruxelles.

Ritengo che, sul piano del partenariato ed anche su quello della sussidiarietà, Confindustria possa rappresentare un momento trainante degli investimenti nel meridione d'Italia e nelle altre zone depresse del paese.

Occorre un coordinamento degli interventi e dei programmi. Voglio pertanto sollevare il tema dei patti territoriali, cui il dottor Mauri ha accennato e sui quali la nostra Commissione si è soffermata in altre occasioni. Ritengo si tratti di un argomento molto importante ma poco avvertito rispetto alla concezione riservata ai finanziamenti della Comunità europea.

L'Unione interloquisce con il nostro paese secondo un concetto di federalismo europeo ed agisce secondo assi preferenziali di finanziamento degli obiettivi, secondo un concetto regionale, in assenza di una risposta complessiva. Probabilmente regioni come la Calabria e la Puglia possono avere problemi non completamente dissimili, nel senso che se un patto territoriale va bene per la comunità montana del Cilento, per Salerno o per Brindisi, se si vuole parlare di un concetto di sviluppo integrato è necessario portare avanti il discorso dei patti interregionali. Ad esempio, nel settore dei trasporti l'alta velocità si

ferma a Napoli, non interessando le linee interne quale l'asse trasversale che da Salerno va ad Avellino e Melfi, lì dove la FIAT e quindi lo Stato italiano ha investito moltissimo. La commercializzazione dei pomodori dalla Puglia fino all'industria di trasformazione nel salernitano, attraverso un trasporto misto (gomma-rotai), potrebbe determinare un forte investimento. Ho fatto l'esemplificazione di un problema che non riguarda soltanto la provincia di Salerno ma anche quella di Foggia.

Per quanto riguarda il sud, il Mezzogiorno e le zone del centro-nord che hanno diritto ad alcuni interventi previsti dalla legge n. 341, credo che la Confindustria abbia potenzialità e capacità di guida nei confronti di tali problematiche.

Da una politica regionale di tipo nazionale dovremmo arrivare ad una politica regionale di tipo europeo e per fare ciò è necessario valorizzare l'aspetto federalista degli interventi, al di là delle cabine di regia presenti, organizzando un gruppo di lavoro.

Ritengo che la nostra Commissione dovrebbe attivarsi affinché in Assemblea si svolga una sessione straordinaria sul corretto utilizzo dei fondi strutturali, perché i vari ministeri prendano coscienza della necessità di concertare un'azione di coordinamento. In questo concordo con il dottor Mauri: oggi ci troviamo a lavorare in una cabina di regia che sembra troppo barocca e poco operativa.

NICOLA TRAPANI. Vorrei sapere cosa può consigliare la Confindustria per favorire il coinvolgimento del capitale privato.

ANTONIO MAURI, *Consigliere incaricato per i problemi del Mezzogiorno*. Cercherò di essere il più possibile sereno ed obiettivo nelle mie risposte anche se gli onorevoli deputati si renderanno conto del ruolo che ricopro nella Confindustria, che mi spinge a difendere il Mezzogiorno (sicuramente la parte più debole del nostro paese).

In altre circostanze mi sono permesso di dire che una sana e lungimirante politica industriale di governo deve essere rea-

lizzata sicuramente nei confronti di tutto il paese; laddove dovessero essere operate delle scelte, però, le aree più deboli e in ritardo dovrebbero essere privilegiate in una politica industriale.

Le aree del nord non sono né deboli né in ritardo, sono solo aree in declino. Sono le aree del cosiddetto obiettivo 2 che vedono al loro interno alcune sacche a macchia di leopardo all'interno di province che si sono venute a trovare in obiettive difficoltà. Mi rendo conto che più paesi chiederanno di essere integrati nell'obiettivo 2; tuttavia, non si può negare, a chi si trova in uno stato momentaneo di difficoltà, un aiuto sia pure limitato (peraltro impostoci con la direttiva n. 488 dell'Unione europea).

Lei sa perfettamente, onorevole Mattina, che gli incentivi sono diversi; per l'obiettivo 1 abbiamo una certa percentuale di fondi, per l'obiettivo 2 una quota inferiore. Per carattere sono convinto dell'assoluta inutilità di fare la guerra tra poveri ed, al contrario, dell'assoluta necessità di risolvere i problemi, tra i quali primo è sicuramente quello del Mezzogiorno, che da troppo tempo è in ritardo, da troppo tempo è area debole, è trascurato dalla politica, è oggetto di promesse poi non mantenute.

Conoscete tutti qual è lo stato dell'occupazione nel Mezzogiorno del nostro paese; se vogliamo risolvere davvero una volta per tutte questo problema non dobbiamo più attendere altri tempi, ma realizzare quegli investimenti strutturali indispensabili per consentire a questa parte del paese di godere di pari opportunità, come le altre.

Abbiamo sempre sostenuto la necessità di poter contare su procedure più snelle, anche se *a posteriori* siamo convinti dell'utilità di effettuare severi controlli. Con la legge n. 341, in tema di automatismi, abbiamo voluto offrire la possibilità, a chi ha intenzione, di effettuare investimenti seguendo certi criteri e prevedendo le opportune modifiche.

In ordine alla cabina di regia ho già manifestato talune perplessità per il modo in cui riuscirà a lavorare nell'interesse di

tutti. L'esempio della 500 e della Ferrari è lo stesso che è capitato di fare anche a me in sede di Confindustria; evidentemente non siamo corridori che godono di pari opportunità, dal momento che la Ferrari deve necessariamente vincere la gara, a meno che, restando priva di conducente, resti al palo consentendo in questo modo alla 500 di vincere. Tutti devono avere le stesse opportunità nella gara che li vede competere.

Per quanto riguarda il problema delle proteste per la cancellazione degli sgravi contributivi posso dire che la Confindustria ha sollevato vibrante critiche, assumendo una posizione ben ferma. Personalmente ebbi a sostenere che se il Governo fosse stato più determinato nella trattativa con Bruxelles probabilmente qualche risultato avremmo potuto ottenerlo. Non desidero muovere critiche, ma molto spesso i risultati dipendono proprio da chi è chiamato a sostenere le nostre cause. Purtroppo del Mezzogiorno molto spesso si parla con indifferenza e talora anche con insofferenza, il che non dovrebbe accadere, perché io mi sento cittadino di uno Stato che si chiama Italia, a prescindere dal mio luogo di nascita o di lavoro.

Dal momento che un paese a noi vicino ha le stesse difficoltà che abbiamo noi italiani, si aggirerà l'ostacolo per cui non si daranno gli sgravi contributivi ma sui nuovi posti di lavoro si darà un diverso tipo di incentivo. Appena lo farà la Francia anche l'Italia finalmente potrà farlo; dipende dalla politica e dalla determinazione che si ha nel portare avanti i problemi. Le nostre aree sono rimaste deboli e comunque siamo stati debolmente difesi.

All'onorevole Lucchese posso dire che l'utilizzo dei fondi della vecchia gestione 1989-1993 ci lascia molto, molto perplessi; infatti, a due mesi e mezzo dalla fine dell'anno non so come si riuscirà a spendere quei soldi. Nutro dei dubbi in merito: sicuramente quelle somme non saranno spese. Mi auguro di sbagliarmi, ma anche recentemente abbiamo incontrato il Commissario che ha obiettato: « Se all'interno del paese non si è capaci di spendere i fondi o

non ve li lasciano spendere o comunque la vostra politica non vi sostiene, non si comprende per quale ragione l'Unione europea dovrebbe fare quanto l'Italia non fa ». Sta a noi cercare di essere non solo competitivi, ma capaci di spendere i fondi a nostra disposizione. A tale scopo occorre modificare tutte quelle procedure burocratiche di cui il nostro paese è purtroppo ricco. L'onorevole Mattina ha parlato di 5 o 6 passaggi procedurali, ma sono molti di più: per un insediamento industriale servono oggi 30 autorizzazioni.

Circa il discorso degli automatismi, rilevo che la Confindustria ha appoggiato l'approvazione della legge n. 341 del 1995 perché l'incentivo automatico modifica lo stesso concetto di incentivo, destinandolo a chi effettivamente realizza un insediamento produttivo. Il fatto che l'incentivo giunga nel momento in cui si produce offre la garanzia che non solo si costruiscono i contenitori ma si crei anche il contenuto. In passato il contributo giungeva anche prima del decollo dell'impresa; oggi la filosofia è cambiata ed è meglio perché una volta per tutte non si parlerà più di assistenzialismo ma di incentivi alle imprese che vogliono creare occupazione.

Colgo l'occasione per rilevare che solo l'impresa manifatturiera fa occupazione. Gli investimenti infrastrutturali servono per creare volano sul territorio, ma, in mancanza di imprese manifatturiere, non vi è certezza di lavoro duraturo.

All'onorevole Mario Ferrara, che è stato critico nei nostri confronti, desidero ricordare che Confindustria ha presentato al Governo un documento propositivo, anche se esso riguarda l'intera politica del nostro paese. Solleciterò il presidente Abete a presentare nei prossimi incontri un documento specifico per le aree che ci interessano, perché anche all'interno di Confindustria il problema del Mezzogiorno è attualmente particolarmente sentito. In passato esso era considerato un po' secondario nel paese ed anche in seno a Confindustria, mentre oggi è per tutti un problema primario.

Nella mia breve relazione, onorevole Dozzo, ho fatto anche cenno agli obiettivi

3, 4 e 5b, anche se non è nostro compito sostenere la realizzazione dell'obiettivo 5b.

GIANPAOLO DOZZO. Mi riferivo alle parole del collega Mattina!

ANTONIO MAURI, *Consigliere incaricato per i problemi del Mezzogiorno*. Cercheremo di far pervenire al più presto un documento ufficiale di Confindustria per dare il nostro contributo in ordine a questo tipo di politiche.

Circa la legge n. 341 del 1995, dobbiamo riconoscere, onorevole Indelli, che forse per la prima volta lo Stato italiano è stato tanto celere nel varare un provvedimento legislativo. È il risultato del protocollo di intesa sottoscritto da Confindustria, Ministero del bilancio, Ministero dell'industria e forze sociali nel novembre del 1994. Ne è seguita la trattativa con l'Unione europea e nel giro di sei mesi è stato emanato un decreto-legge, convertito rapidamente nella legge n. 341.

Si consideri la quantità di anni in cui il Mezzogiorno è stato penalizzato. Siamo ancora oggi soffrendo le pene della legge n. 183, la cui vigenza ha avuto termine nel 1986 (esistono ancora pratiche aperte ai sensi di quel provvedimento). Essere pertanto riusciti ad ottenere una legge è già un buon sintomo. Mi auguro che essa divenga operativa e che consenta di effettuare gli investimenti di cui tutti parliamo e di cui tutti abbiamo bisogno.

Questo ragionamento vale non soltanto per le imprese, ma per la realizzazione delle strutture ed infrastrutture del nostro territorio. Il sud del paese — qui colgo lo spunto per far riferimento al problema dell'alta velocità, considerata l'importanza determinante dei trasporti su ferrovia e su gomma — è estremamente penalizzato dalla sua marginalità geografica ed essendo area di produzione agricola, importatore di materie prime ed esportatore di prodotti finiti, non può fare a meno dei trasporti e dei collegamenti che gli consentano di raggiungere i mercati in tempi brevi e in modi non costosi.

Analogo discorso vale per i trasporti aerei, notevolmente costosi, e per i tra-

sporti marittimi: molte nostre aziende devono risalire metà della penisola per imbarcare i loro prodotti. Questo non è concepibile se si vogliono veramente superare i ritardi esistenti.

L'alta velocità si ferma a Napoli, ma Napoli è solo l'inizio del sud dell'Italia. In qualità di cittadino mi sta bene sapere che potrò raggiungere Genova da Milano in due ore anziché nelle quattro attuali, ma vorrei anche sapere di poter raggiungere Palermo da Catania in due o tre ore e non nelle otto oggi impiegate dal collegamento ferroviario.

L'intervento del capitale privato si incentiva dando la possibilità di fare investimenti e privatizzando quanto è possibile privatizzare. Evidentemente il capitale privato non si può indirizzare ad alcune realizzazioni di carattere sociale che spettano allo Stato; il privato è pronto a sostituirsi al pubblico laddove può anche gestire il progetto realizzato.

Si è parlato della legge n. 64 e dell'intervento straordinario. Questa legge però non ha introdotto nulla di straordinario, limitandosi a sostituire l'ordinarietà del nostro paese, quella relativa agli investimenti strutturali (strade, ponti, ospedali, eccetera) che fanno parte della politica ordinaria dello Stato. Di straordinario volevamo i tempi, ma non abbiamo avuto neanche quelli.

VINCENZO MATTINA. Desidero precisare una delle domande che ho posto in precedenza. Ho espresso preoccupazione in ordine ad un certo modo di individuare le zone di declino nelle regioni del nord. Sono tuttavia cosciente del fatto che in alcune zone del settentrione vi è stato veramente un declino. Mi limito a dire che le micro-zone aprono più contraddizioni che altro. Diverso è il discorso relativo alla montagna.

Ho però soprattutto sottolineato l'aspetto relativo alla possibilità di spendere i fondi. Disponiamo di una quota di risorse del vecchio quadro comunitario di sostegno ed abbiamo accumulato due anni di ritardo sul nuovo periodo di programmazione: ebbene, l'unico modo per evitare

che i fondi non siano impiegati è quello di fare ricorso agli strumenti della sovvenzione globale, che può essere gestita anche da un soggetto privato (Confindustria, ma anche altre realtà), e dei grandi progetti.

Ebbene, insisto sull'esistenza di questi grandi progetti nel Mezzogiorno. Mi riferisco in primo luogo al settore ferroviario, il cui contratto di programma e di servizi ha trovato resistenze al Senato e ne troverà alla Camera. Vi è inoltre la questione delle autostrade. Concentriamo le risorse finanziarie sulla realizzazione di alcuni progetti ferroviari e autostradali; in questo modo, in presenza dei soggetti interessati, dei progetti e del cofinanziamento, operato dalla società autostrade, dalla società ferrovie e dalla Confindustria, ci troveremo di fronte ad un qualcosa di credibile. Non è pensabile di chiedere alla regione Campania o Sicilia, che non ha ancora avuto il cofinanziamento, di diventare velocissima e di fare in un anno quello che non ha fatto nei quattro-cinque anni precedenti. Sarà cambiato il presidente in alcune regioni, ma la burocrazia è sempre la stessa. Ai miei colleghi di parte politica dico sempre che, pur avendo cambiato qualche presidente di regione o qualche sindaco, non ci troviamo ancora in un'Italia felice. Sarebbe stato necessario cambiare tutta la burocrazia regionale per poter dire di trovarsi di fronte ad un certo mutamento.

Al Governo potremmo suggerire di concentrarsi su tre progetti essenziali utilizzando due strumenti comunitari quali la sovvenzione globale e l'ipotesi dei grandi progetti. Si tratta soltanto di andare a Bruxelles con un ministro deciso a battere i pugni sul tavolo, accompagnato dalla Confindustria, dalla società autostrade, dalla società ferrovie e da alcuni parlamentari in rappresentanza delle diverse parti politiche per chiudere la questione, altrimenti i soldi non li spenderemo e ci ritroveremo in questa stessa Commissione purtroppo a leccarci le ferite. Questa volta la Comunità è decisa a riprendersi i finanziamenti dal momento che di soldi in circolazione ce ne sono ben pochi e in considerazione anche della necessità di intervenire in molte zone.

Vorrei che i colleghi riflettessero sulla situazione nella quale potremmo trovarci il giorno in cui l'Europa fosse allargata anche ai paesi dell'est, così come chiede la grande Germania. Stiamo commettendo errori grossolani senza rendercene conto.

**PRESIDENTE.** I temi affrontati al termine dell'intervento del collega Mattina rispecchiano le realtà politiche dell'Europa che ci troveremo a dover gestire in futuro.

**ANTONIO MAURI, Consigliere incaricato per i problemi del Mezzogiorno.** Condivido le considerazioni svolte dall'onorevole Mattina, al quale faccio notare che non sempre Confindustria è invitata ad intervenire nei contatti europei laddove si discute di interessi consistenti relativi ad una parte del nostro paese. Dall'incontro di Bruxelles svoltosi nel mese di gennaio siamo stati esclusi ed è per questo che ho detto che siamo perdenti in partenza.

**PRESIDENTE.** Da questa dichiarazione abbastanza sconcertante del dottor Mauri si possono trarre alcune conclusioni di questo interessantissimo dibattito sui fondi strutturali, nel quale sono stati toccati punti di particolare importanza al termine dell'intervento del collega Mattina e del collega Ferrara.

Siamo davvero interessati all'Europa, sappiamo davvero in questo Parlamento, in questo paese cosa è l'Europa e quale Europa vogliamo o no? Credo che questi siano punti chiave del nostro dibattito.

Alcuni giorni fa dovendo fare una ricerca in ambito europeo, riflettendo sulla nostra cultura europea, mi sono reso conto che i maggiori pubblicisti in campo europeo sono francesi come Delors, Duverger, seguiti dai tedeschi, mentre vi è una scarsissima pubblicistica italiana. L'ultimo discorso serio lo ha affrontato Sartori, in un libro non sull'Europa ma sulla nostra politica estera. Non c'è questa consapevolezza di Europa che dovremmo invece avere ogni giorno, di cui dovremmo nutrirci a colazione ed a pranzo. Stiamo andando verso il semestre europeo di pre-

sidenza italiana dell'Unione europea e non sappiamo con precisione nemmeno cosa sia, cosa voglia dire. Non lo sappiamo noi ed ho l'impressione che non lo sappia nemmeno gran parte del Governo.

Se vogliamo essere in Europa dobbiamo cambiare registro. Purtroppo allorché in Parlamento si tengono dibattiti su argomenti europei o su problemi di politica estera, i parlamentari presenti non sono più di un centinaio; ciò significa che nessuno ha la percezione precisa di cosa significhi Bosnia, così come nessuno ha un'idea precisa di cosa significhi discutere dell'allargamento dell'Europa ai paesi dell'est.

I membri della Commissione speciale per le politiche comunitarie hanno avuto incontri con i danesi, i quali sono estremamente preoccupati, probabilmente per conto terzi, dal momento che la Germania e l'Inghilterra sono preoccupate del fatto che l'Italia non voglia l'apertura dell'Europa ai paesi dell'est. Non è vero, ha ragione il collega Mattina, noi vogliamo un'apertura ad est nel momento in cui i paesi dell'est saranno in grado di vivere in Europa. È inutile parlare di Europa a cerchi concentrici, a più velocità, a cornici diverse; in questo modo faremmo un'Europa dalle cui ceneri ognuno ripartirebbe per proprio conto, per una sorta di ricostruzione dell'impero carolingio.

Non abbiamo idea di quale tipo di dibattito ci attende per rimanere in Europa. Anche se a volte ci fermiamo su problemi specifici, in questo caso importantissimi, come i fondi strutturali, lo facciamo senza impostare una politica giusta per essere anche noi attori principali nella gestione dei fondi strutturali e quindi nella gestione della politica europea.

Vorrei ricordare che sono stati gli italiani a consentire che in Europa si producesse una bevanda chiamata «vino» che raggiunge la gradazione alcolica di sette gradi grazie alla tecnica dello zuccheraggio. Come è stato possibile accettare la produzione di una bevanda prodotta in quel modo grazie alla tecnica dello zuccheraggio? Allo stesso modo, i nostri parlamentari europei hanno scelto gli aereo-

porti della Baviera ed hanno tolto dal grande canale della comunicazione l'aeroporto di Linate e della Malpensa, non sapendo che quel giorno si discuteva del problema.

Noi non siamo europei! Il collega Ferrara lo ha detto in altro modo...

VINCENZO MATTINA. Non si sono accorti neppure di Gioia Tauro!

PRESIDENTE. Nella battaglia che in qualità di Commissione speciale per le politiche comunitarie stiamo portando avanti, accanto a coloro che nel nostro paese credono nell'Europa, chiediamo che ci sia anche la Confindustria con una sua

forte presenza per dibattere questi problemi e per coinvolgere il nostro paese in quello che è il grande processo della costruzione dell'economia europea.

Ringrazio i nostri gentili ospiti per la loro collaborazione.

**La seduta termina alle 20,10.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO  
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

---

*Licenziato per la composizione e la stampa  
dal Servizio Stenografia il 13 ottobre 1995.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO