

SENATO DELLA REPUBBLICA

— X LEGISLATURA —

10^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Industria, commercio, turismo)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE POLITICHE COMUNITARIE PER L'INNOVAZIONE TECNOLOGICA

1° Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 6 APRILE 1989

(Pomeridiana)

Presidenza del Presidente CASSOLA

INDICE**Audizione dei commissari della CEE Filippo Maria Pandolfi e Carlo Ripa di Meana**

PRESIDENTE	Pag. 3, 16, 19 e <i>passim</i>	PANDOLFI	Pag. 3, 20
CONSOLI (PCI)	17	RIPA DI MEANA	9, 22
GIANOTTI (PCI)	19		
MANCIA (PSI)	16		
VETTORI (DC)	18		

I lavori hanno inizio alle ore 15,20.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, i commissari della CEE Filippo Maria Pandolfi e Carlo Ripa di Meana.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'indagine conoscitiva sulle politiche comunitarie per l'innovazione.

È in programma oggi l'audizione dei Commissari della CEE Filippo Maria Pandolfi e Carlo Ripa di Meana.

Audizione dei Commissari della CEE Filippo Maria Pandolfi e Carlo Ripa di Meana

PRESIDENTE. Innanzitutto desidero ringraziare i Commissari per aver accolto il nostro invito. Stiamo svolgendo un'indagine conoscitiva sulle politiche comunitarie per l'innovazione e quindi vorremmo conoscere la vostra opinione in proposito.

Do senz'altro la parola per una esposizione introduttiva sull'argomento dell'indagine al commissario Pandolfi.

PANDOLFI. Signor Presidente, onorevoli senatori, farò una breve esposizione sulla politica comunitaria per la ricerca e lo sviluppo tecnologico così come viene attualmente praticata dalla CEE ed in riferimento ai problemi che essa determina per la scadenza del 1992.

Comincio da quello che si può definire il paradosso del 1992. Come è noto, quello è il momento in cui verrà instaurato un unico mercato europeo con la libera circolazione di persone, beni, servizi e capitali, attraverso lo smantellamento delle barriere fisiche, tecniche e fiscali. L'attenzione è prevalentemente concentrata sul fatto che si determinerà un nuovo spazio economico, un nuovo grande mercato, caratterizzato da regole del gioco diverse rispetto al passato, quando i mercati erano frammentati con forme ancora parziali e imperfette di mercato unico. Peraltro, vorrei rilevare che il mercato unico era già previsto dal Trattato per l'istituzione della CEE del 1957.

A mano a mano che procede la messa in opera delle condizioni del mercato unico, ci si rende tuttavia conto che non basta porre le condizioni perchè gli obiettivi vengano effettivamente raggiunti. Tra questi obiettivi, ad esempio, c'è il rafforzamento del sistema economico europeo, della sua base produttiva, del suo apparato industriale. Non a caso il legislatore dell'Atto unico, cioè i paesi firmatari del Trattato, hanno inserito in esso, accanto ad un titolo VII che riguarda più da vicino il collega Ripa di Meana, responsabile - come è noto - della politica ambientale, un titolo VI che riguarda la ricerca e lo sviluppo tecnologico. Ciò ha dato origine ad una vera e propria politica comune

di ricerca e sviluppo. L'Atto unico implicitamente riconosce che non bastano le condizioni del mercato unico per determinare *a priori* in maniera automatica una maggiore forza e competitività dell'industria europea. Il titolo VI del Trattato CEE costituisce il fondamento giuridico dell'azione che stiamo compiendo: esso stabilisce chiaramente (articolo 130F) l'obiettivo di rafforzare le basi scientifiche e tecnologiche della Comunità europea e migliorarne la competitività internazionale.

La realtà è che, mentre si sta costruendo il mercato unico, assistiamo a due ordini di fattori che, se non sono controbilanciati da politiche di sostegno dell'apparato industriale europeo, possono dare un saldo paradossalmente negativo, almeno nel primo periodo di instaurazione del mercato unico.

Il primo fenomeno negativo è una certa maggiore aggressività dei nostri *partners* mondiali - mi riferisco soprattutto agli Stati Uniti e al Giappone - che tendono ad interpretare il mercato unico europeo come una forma di neoprotezionismo. La fatica per spiegare il contrario è notevole, come ho avuto occasione di constatare nell'incontro di una settimana fa con il presidente della Commissione finanze del Congresso americano Bertsen, già candidato alla vicepresidenza degli Stati Uniti con Dukakis. Gli Stati Uniti hanno adottato alcune misure che ci lasciano inquieti, anche se la Comunità cerca di interpretarle nella forma meno allarmante. Mi riferisco in particolare all'«Omnibus trade and competitiveness act», caratterizzato intanto dal fatto che è *omnibus*, e quindi comprende ad esempio anche le telecomunicazioni, ed in secondo luogo dalla unilateralità, per cui la composizione di eventuali contrasti non è rimessa ad un arbitrato o a qualche forma analoga. Con questa legge è stata ridotta la consueta discrezionalità dell'Amministrazione, che normalmente fa un po' da contrappeso a tendenze più dure del Congresso.

Il secondo fenomeno negativo che si può determinare è che non si riesca ad arginare ciò che molto chiaramente è sotto i nostri occhi, ossia la perdita di competitività dell'industria europea nei settori a tecnologia avanzata. Sono state fatte varie classificazioni seguendo diversi indici di rilevamento, ma è certo che in questo settore la nostra competitività negli ultimi anni è via via decresciuta. Per fare un esempio, una classificazione americana si basa su 37 settori a tecnologia avanzata e vede il primato americano per 29 di essi, quello giapponese per 6 e quello europeo solo per 2. Sono indicazioni che possono essere contraddette seguendo altri criteri, però è certo che la situazione è difficile.

È vero che l'industria europea non si caratterizza soltanto per i prodotti a tecnologia avanzata, ma anche e soprattutto per l'avanzamento dei settori tradizionali, attraverso l'applicazione delle nuove tecnologie. Tuttavia la situazione è ad alto rischio. Questo è il motivo per il cui l'Atto unico ha introdotto, tra quelle comunitarie, una politica prima inesistente - almeno dal punto di vista dell'ordinamento - in favore della ricerca e dello sviluppo tecnologico.

Il secondo punto della mia esposizione, signor Presidente, onorevoli senatori, in relazione agli aspetti sottostanti ed alle nuove determinazioni del Trattato per una politica comune della ricerca e dello sviluppo

tecnologico, riguarda l'accelerazione molto forte che si riscontra in questo settore, per cui bastano pochi anni per mutare radicalmente alcune condizioni quadro. La Commissione ha ritenuto allora di annettere un significato molto forte ad una modalità programmatrice già prevista da una decisione del Consiglio del 1989.

La politica attuale di ricerca e di sviluppo tecnologico è affidata ad un programma-quadro adottato nel dicembre 1987 e che ha avuto una dotazione finanziaria di 5,4 miliardi di ECU per 5 anni. Tale programma-quadro è modulato in una serie di programmi specifici.

L'articolo 4 della decisione che istituisce il programma-quadro prevede una revisione di medio termine che cade nel 1989 e, quindi, la Commissione dovrà predisporre un suo aggiornamento. Ho già riferito al Consiglio Ricerca sulle indicazioni che la Commissione ha ritenuto di formulare e ritengo di poter dire che la reazione del Consiglio è stata piuttosto favorevole. Siamo, pertanto, incoraggiati a proseguire e ad accelerare questo lavoro.

Al Consiglio Ricerca che si riunirà il 6 giugno la Commissione porterà un documento delle possibili opzioni, che in parte riassumo. In una forma più articolata, il Primo rapporto sullo stato della scienza e della tecnologia in Europa, pubblicato nel dicembre scorso, già presenta alcune linee modificative dell'attuale programma-quadro. La situazione dell'industria europea e della sua competitività a livello mondiale non può essere guardata con tranquillità. C'è bisogno di uno sforzo ulteriore da parte della Comunità e credo sia molto importante il fatto che il Parlamento italiano si occupi di tale problema. Quindi merita positiva considerazione l'iniziativa dell'Ufficio di presidenza di questa Commissione di aver voluto coinvolgere anche il Parlamento nazionale, le istanze parlamentari, in questo delicato processo di riaggiustamento comunitario.

La terza parte della mia esposizione riguarda i punti strategici del riaggiustamento del programma-quadro. Il primo di essi concerne un miglioramento dell'efficienza delle nostre azioni, nel senso di coprire in modo più organico l'intero percorso che parte dalla ricerca fondamentale, passando attraverso quella applicata, e giunge alla preindustrializzazione, fino cioè alle soglie del mercato.

È noto che il cardine dei nostri programmi è la ricerca precompetitiva. Tuttavia la ricerca precompetitiva non è detto che debba fermarsi allo stadio della ricerca applicata.

L'esperienza più importante è quella dei preprogetti ESPRIT, RACE e BRITE-EURAM. Il primo concerne le tecnologie di informazione, il secondo le tecnologie per la comunicazione ed il terzo la diffusione delle nuove tecnologie nei settori tradizionali e i nuovi materiali. L'esperienza ci mostra che sovente vi è un intervallo troppo lungo, che è quindi causa di inefficienze, tra la ricerca applicata ed il momento in cui i suoi risultati vengono incorporati nella produzione e quindi portati sul mercato. L'aiutare anche l'ultima fase (progetti di fattibilità, progetti pilota) ci sembra essere un elemento che può assicurare maggiore efficienza.

Questo *continuum* nella ricerca deve essere sostenuto, secondo il Trattato, da una azione comunitaria. Pensiamo di introdurre un elemento di regressività: le azioni di ricerca sono di solito finanziate per

il 50 per cento del totale dalla Comunità. Per la parte che tocca il segmento della preindustrializzazione, per la parte cioè più vicina al mercato, si potrebbe scendere al 30 per cento. Ci sembra, comunque, che l'intero percorso della ricerca debba essere meglio assistito dalle azioni comunitarie.

Il secondo punto concerne una maggiore concentrazione di risorse sui settori strategici. L'esperienza ci ha dimostrato una certa tendenza alla dispersione, che non è del resto sconosciuta anche al mondo accademico e della ricerca, dispersione dovuta talvolta ai meccanismi burocratici delle amministrazioni.

Abbiamo ritenuto che selezionare maggiormente i nostri progetti concentrandoli su alcuni obiettivi di maggiore importanza sia oggi necessario, soprattutto tenendo conto della situazione di alcuni campi delle tecnologie più avanzate. Ho la responsabilità non solo di commissario per la ricerca, ma anche di alcuni settori verticali: elettronica, tecnologie dell'informazione e telecomunicazioni. Anche questo è un *continuum* perchè si va dalla microelettronica alle telecomunicazioni passando attraverso l'industria dei *computers*: ebbene, è questo un settore strategico, anzi si tratta di un insieme di settori. I nuovi materiali sono un altro settore strategico; le biotecnologie e al loro interno la biologia molecolare sono un settore strategico; l'energia è un settore strategico.

Pensiamo che occorra sostenere l'industria dei componenti, anche perchè entrano dappertutto. Se verticalità deve esserci, riteniamo debba essere quella dell'ingegneria di sistema, «*system engineering*», che costituisce un fattore innovativo estremamente importante.

Un terzo elemento che dovrà caratterizzare il nuovo programma quadro è rappresentato dal collegamento più organico con altri programmi di ricerca che non siano quelli di natura strettamente ed esclusivamente comunitaria. Proprio perchè siamo di fronte ad una situazione difficile riteniamo, ad esempio, che si debba sciogliere il nodo che ha impedito finora una sinergia forte tra i programmi EUREKA ed i programmi comunitari. I programmi EUREKA hanno da un lato una maggiore flessibilità estendendosi anche a paesi che non fanno parte della Comunità; tuttavia hanno avuto finora un'applicabilità ridotta. Riteniamo, allora, che la sinergia tra i nostri programmi e i programmi EUREKA possa accrescere l'efficienza complessiva del sistema. Tra quelli ne segnalo due, che formano, tra l'altro, oggetto di riflessioni serie e di un lavoro intenso in vista di alcune decisioni strategiche da prendere.

Uno è il programma JESSI, l'altro è il programma HD TV (televisione ad alta definizione). Il primo riguarda un programma di ricerca fondamentale ed applicata nel settore della microelettronica. Anche qui una scelta deve essere fatta: l'Europa potrebbe essere costretta ad uscire definitivamente, per non rientrarvi più, dal settore della componentistica di base dell'elettronica e cioè dalla grande famiglia della microelettronica (circuiti integrati e microprocessori).

Il progresso è enorme. Sono restati in Europa tre produttori soltanto, la Philips, la SGS-Thomson (italo-francese) e la Siemens. Nella graduatoria mondiale la Philips è decima, la SGS-Thomson è tredicesima e la Siemens è diciassettesima. Se non si interviene, è pressochè

certa l'uscita dalla microelettronica dell'industria europea. A questo riguardo si scontrano due scuole di pensiero. La prima tende a considerare persa la battaglia o inutile il combatterla, in quanto il circuito integrato è oggi come una *commodity* o materia prima della nuova era, per cui il vero problema è dedicarsi alle industrie elettroniche ad alto valore aggiunto, lavorare sui sistemi e acquistare al meglio sui mercati mondiali i componenti di base. La seconda scuola di pensiero invece sostiene che in questo modo ci si mette totalmente, soprattutto per i microprocessori che non siano semplici memorie, nelle mani dei produttori della componentistica di base (già si è avuta qualche avvisaglia negativa nell'ultimo anno, con un'insufficienza di offerta sul mercato mondiale delle memorie elettroniche). Il dilemma va sciolto. La decisione che sostengo è per una scelta in positivo, con la partecipazione anche degli utilizzatori e non solo dei produttori manifatturieri, cioè delle sole tre imprese prima citate. Si tratta di una partita che va giocata con grande equilibrio. L'impegno è molto forte anche dal punto di vista finanziario, perchè si tratta di 3,6 miliardi di ECU per un arco di 6 anni. La formula verso cui ci si orienta, è quella di una partecipazione ai costi, per metà da parte delle imprese e per l'altra metà, in parti uguali, dalla Comunità e dagli Stati membri. Esistono anche questioni di tipo giuridico: ne riferirò domani mattina al Consiglio dei Ministri dell'industria che si riunisce a San Sebastiano sotto la presidenza spagnola. Quest'ultima preme molto perchè il progetto JESSI venga positivamente approvato.

L'altro grande progetto EUREKA con cui si misurano i programmi comunitari è quello della televisione ad alta definizione. Si sta per aprire un mercato, dalle apparecchiature di studio a quelle di trasmissione, per arrivare infine all'apparecchio domestico, stimato in 120 miliardi di dollari all'anno per 10 anni, con un forte impatto sulle compagnie televisive e sull'industria dei programmi. Rientra, in sostanza, nella grande logica dell'«audiovisivo» su cui si è espresso il Consiglio Europeo di Rodi nel dicembre scorso. Naturalmente, al centro della questione vi è la scelta della tecnologia relativa alla televisione ad alta definizione. A che punto siamo? Hanno cominciato i giapponesi venti anni fa; siamo stati favoriti dalla discontinuità dello sviluppo, abbiamo cioè preso il treno parecchie stazioni dopo, soltanto tre anni fa; abbiamo già in parte rimontato la distanza, evitando nel 1986 che l'organizzazione mondiale che fissa gli *standards* scegliesse la norma giapponese come norma mondiale, abbiamo cominciato a lavorare concretamente sul versante delle emittenti e la RAI è oggi all'avanguardia nell'utilizzazione della nuova tecnologia.

L'anno venturo dovrebbe essere presa la decisione sulla norma mondiale, e non si avrà una decisione favorevole alla norma europea se non avremo la catena completa delle apparecchiature necessarie. Pertanto, spetta alle Comunità rompere il circolo vizioso che si è ingenerato; l'industria esita a fare gli investimenti necessari, perchè non è sicura che verrà riconosciuta la norma europea come norma mondiale, ma non potremmo ottenere questo risultato se non si realizza prima un minimo di impegno industriale. Naturalmente, vi sono ancora problemi legati alla tecnologia dei microprocessori. Ecco perchè tra gli elementi che potrebbero indurre ad un programma JESSI vi è anche il

fatto che esso potrebbe consentirci di non perdere le tecnologie più avanzate, necessarie per potere portare avanti il progetto della televisione ad alta definizione. Ometto i particolari, che si possono intuire, relativi alle ricadute generate da progetti di questo tipo, inclusa quella occupazionale.

Arrivo rapidamente alla conclusione ed aggiungo un quarto elemento, oltre quelli che ho appena menzionato, legato alla revisione del programma-quadro. Si tratta dell'esigenza di sviluppare, molto più di quanto non si sia fatto finora, la ricerca prenormativa. Là ove esistono poteri comunitari per la fissazione di *standards*, limiti, barriere, vincoli, soprattutto in settori oggi diventati prioritari e ad altissima sensibilità sociale e politica, quali quello dell'ambiente e della protezione della salute, è necessario che vi sia una base di ricerca che consenta di stabilire norme non arbitrarie. In materia di industria automobilistica è necessario non solo migliorare le tecnologie al fine di ridurre l'impatto dei gas di scarico nell'atmosfera, ma anche ottenere elementi certi per la fissazione di *standards* appropriati. L'industria si dichiara ora disponibile ad un programma comunitario finalizzato ai due obiettivi ricordati.

Altro campo fondamentale è quello delle biotecnologie. Segnalo che in Europa non si possono ancora liberare microrganismi geneticamente manipolati, a causa dell'assenza di normativa: non esistono normative nazionali, salvo in Danimarca; non esiste normativa comunitaria. Ci sono due direttive all'esame del Consiglio Ambiente, ma siamo ancora abbastanza lontani dal traguardo di una legislazione comparabile a quella che, negli Stati Uniti, ha consentito di disporre di regole sui *tests*, a cui sottoporre i microrganismi in questione, fin dal 1975. Segnalo a questo proposito il caso della *Hoechst*, che in Germania, da tre anni, ha prodotto per manipolazione genetica nuove serie di batteri che consentono di produrre insulina umana su scala industriale; ma l'insulina non può essere prodotta perchè il governo della Repubblica federale non ritiene di autorizzare l'uso di organismi geneticamente manipolati in assenza di appropriate metodiche fissate per legge.

Il Parlamento è giustamente molto sensibile e preoccupato su questo argomento: io stesso mi sono preso la responsabilità di bloccare temporaneamente una delle ricerche dell'attuale programma-quadro, quella sulla medicina produttiva, perchè ritengo che occorre agire in condizioni di assoluta sicurezza dal punto di vista normativo.

Signor Presidente, ho citato gli elementi fondamentali del riaggiustamento del programma-quadro. Non ho parlato nè di cifre finanziarie, nè del carattere della programmazione, se scorrevole o meno. Questi elementi verranno in seguito. In questo momento l'obiettivo principale della Commissione è quello di ottenere un consenso politico sugli elementi cui ho accennato; dopo di che potrà intervenire una decisione positiva sugli aspetti finanziari.

Segnalo infine la grande importanza dei contatti che ho avuto con il ministro della ricerca scientifica Ruberti e, insieme a lui, con i responsabili dei maggiori enti di ricerca del nostro paese, qualche settimana fa a Roma. Ne ho tratto un'impressione di forte impegno. Vorrei ricordare che il ministro Ruberti avrà la presidenza del Consiglio ministeriale di EUREKA a partire dal 1° luglio di quest'anno; di questa

circostanza penso di giovarmi nell'esercizio della responsabilità che mi compete.

Mi pare pertanto che, anche grazie ad un ulteriore stimolo nelle sedi parlamentari, l'Italia potrà partecipare in forma piena, come è in grado di fare, alla nuova politica di ricerca e di sviluppo della Comunità.

RIPA DI MEANA. Signor Presidente, onorevoli senatori, ho preparato un intervento riferito ai miei compiti di commissario per l'ambiente e per la sicurezza nucleare, e mi propongo di illustrarvi brevemente solo alcuni nodi della politica comunitaria nel settore ambientale, con particolare riguardo ai problemi che si pongono in materia di nuove tecnologie. Vorrei in seguito accennare ai problemi che mi sembrano di vostro diretto interesse, attinenti alla sicurezza nucleare e infine vorrei fare con voi il punto sul *dossier* sull'automobile pulita, a proposito del quale il collega Pandolfi ha già anticipato il senso e la misura delle decisioni che proprio ieri abbiamo assunto in una lunga riunione di Commissione.

Il caso dell'automobile pulita è un caso di scuola per l'intreccio che comporta tra esigenze ambientali ed esigenze industriali, oltre ad un segnale molto importante sulla maturazione della politica ambientale nella Comunità europea. È proprio la politica ambientale della Comunità che oggi si trova sospinta e scossa e quindi accelerata rispetto al ritmo impresso dal 1972 ai timidi programmi iniziali, alle misure proposte e ai correttivi di una situazione che si segnalava già minacciosa a causa dell'inquinamento e che si differenzia e sempre più si distinguerà dalla nuova politica che vogliamo avviare: una politica che tende a prevenire e rimuovere all'origine le cause dell'inquinamento e non a rincorrerle sul terreno.

In questo quadro una delle attività fondamentali è la promozione delle tecnologie pulite, considerate alternative e di tipo preventivo rispetto ai metodi precedenti di lotta all'inquinamento, per così dire *ex post*. Un programma preliminare per la realizzazione di una politica sistematica delle tecnologie pulite si è affermato dopo il Consiglio ambiente dell'aprile del 1979; in quella occasione la Commissione definì le tecnologie pulite in questo ordine e con questi criteri: si sostenne che il concetto di tecnologia pulita copre tre obiettivi distinti, ma tra loro complementari: minor inquinamento riversato nell'ambiente naturale; minori rifiuti, in relazione alle tecnologie capaci di produrre, o addirittura di non produrre rifiuti; infine, minor utilizzo di risorse naturali nel ciclo tecnologico (acqua, energia e materie prime).

In termini pratici l'espressione tecnologie pulite si riferisce ad ogni provvedimento tecnico preso nell'ambito industriale e destinato ad eliminare all'origine la produzione di ogni sostanza nociva e inquinante e a favorire il risparmio di materie prime e di risorse naturali e di energia.

Come vi sarà noto, una parte di questi provvedimenti può comportare e comporta già cambiamenti minori del processo produttivo, o nei sistemi di gestione degli stabilimenti industriali; altri, particolarmente per l'agricoltura intensiva a causa dell'uso di prodotti

chimici e fitofarmaci, richiedono cambiamenti completi e modificazioni radicali dei processi produttivi. In questo ultimo caso può accadere che una tecnologia interamente nuova debba essere sviluppata.

Per aiutare lo sviluppo delle tecnologie pulite, la Comunità ha approvato nel 1984 e nel 1987 due regolamenti relativi ad azioni comunitarie per l'ambiente che prevedono aiuti finanziari che vanno dal 30 per cento fino al 50 per cento e in certi casi fino al 75 per cento per progetti dimostrativi, che sviluppino tecnologie pulite in vari settori industriali che voglio ricordare: il trattamento delle superfici, il cuoio, il tessile, la carta e la cellulosa, la chimica e l'agroalimentare. Cosa è un progetto dimostrativo?

Un progetto dimostrativo comporta lo sviluppo e la sperimentazione di una installazione completa o di un processo produttivo o di una tecnica in modo tale che sia possibile riunire i dati della sua fattibilità tecnico-economica. Soltanto su questa base è per noi possibile sostenere iniziative che presentino rischi minimi per il passaggio alla successiva fase di pieno sfruttamento industriale e commerciale. Sostenendo finanziariamente i progetti dimostrativi, la Comunità economica europea partecipa ai rischi insiti nella fase di passaggio verso lo sviluppo di nuovi processi industriali.

Ometto per brevità i risultati pratici del regolamento comunitario del 1984 che sono comunque interessanti, ma con una previsione di spesa che non va oltre la soglia simbolica ed embrionale iniziale. Si tratta di contributi di portata limitatissima. Tuttavia ci pare importante ed utile che la Comunità si sia mossa perchè in questo modo si identifica una direzione concreta e nel contempo si afferma l'opportunità di passare da una politica ambientale, basata quasi esclusivamente su una attività normativa, ad una politica fatta anche di interventi diretti, preparando così il terreno alla proposta di creazione di un Fondo europeo per l'ambiente, iniziativa questa che rappresenta la mia ambizione principale come frutto del mio mandato. Mi sono fatto sin dall'inizio portavoce dell'utilità di una simile iniziativa, che ritengo debba rappresentare il centro delle attenzioni nello svolgimento del mio lavoro. In questo senso il lavoro che il collega Pandolfi ha impostato è doppiamente interessante. Già sono state indicate le zone di avvicinamento e di contatto e mi riprometto di costituire, all'interno della Commissione, un *tandem* molto forte sulla base degli obiettivi esposti dal collega Pandolfi e di quelli che ho appena enunciato.

L'ipotesi di creare un Fondo europeo per l'ambiente non dispone attualmente di un consenso politico, presso il Consiglio dei Ministri, tale da far considerare l'iniziativa come di immediata attuazione. Si tratta di costruire le condizioni e di superare le resistenze preannunziate da parte di alcuni Stati membri, in particolare del Regno Unito. Oltre a confermare il mio impegno per avanzare in questa direzione, posso dire che la consapevolezza della necessità di nuovi strumenti per la difesa dell'ambiente si va diffondendo in molti settori dei paesi membri. Fino a qualche mese fa si registrava una resistenza furibonda anche nella Repubblica federale di Germania; non si poteva neanche evocare una tale possibilità. Nel volgere di pochi mesi la situazione in quel paese si è rovesciata.

Del resto, un passo che istituzionalmente e politicamente precede la creazione del Fondo europeo per l'ambiente, vale a dire la proposta di creazione di un'Agenzia europea per il controllo dei dati ambientali (formulata dal presidente Delors e da me nel corso del mese di gennaio), è già stato realizzato ed ha fatto molti e rapidi progressi. Conto di poter presentare una proposta formale per tale Agenzia entro il prossimo mese di giugno.

Ho detto all'inizio che nel corso della mia esposizione avrei ricordato anche la problematica relativa alla sicurezza nucleare. Circa un terzo dell'energia elettrica prodotta nella Comunità economica europea è di origine nucleare. Questo dato medio non deve però lasciare in ombra il fatto che le singole realtà nazionali sono molto diverse tra loro e coprono uno spettro che va dalla Danimarca e dal Portogallo, che non hanno alcuna centrale nucleare, al Belgio e alla Francia, in cui il 60 per cento dell'energia elettrica è di origine nucleare.

Ritengo che le responsabilità della Comunità siano esclusivamente quelle della protezione nucleare; protezione contro le radiazioni ionizzanti e quindi non limitata ai rischi connessi con la generazione di energia nucleare. Si deve ricordare che questa politica si è ingigantita dopo l'incidente di Chernobyl ed oggi si estende a tutti i settori in cui i lavoratori ed in generale i cittadini possono risultare esposti a radiazioni ionizzanti. I settori più interessati sono quelli industriale e medico. Si stima che nella Comunità economica europea circa un milione di lavoratori è tenuto sotto stretta e costante sorveglianza per il controllo dell'esposizione alle radiazioni ionizzanti nel corso dell'attività lavorativa.

Già negli anni '50 le attività relative all'utilizzazione pacifica dell'energia nucleare hanno avuto, come componente essenziale, la considerazione degli aspetti di sicurezza e di protezione contro le radiazioni. Il trattato EURATOM, che risale al 1957, tra i compiti principali della Comunità stabilisce quello di sancire norme di sicurezza uniformi per la protezione sanitaria della popolazione e dei lavoratori, nonché quello di vigilare sull'applicazione di tali norme. L'intero capitolo III di tale trattato è dedicato ai problemi della sicurezza. Il quadro istituzionale per l'assorbimento di questi compiti è strutturato attorno ad una serie di obblighi che incombono alla Commissione, al Consiglio dei Ministri e agli Stati membri e rispetto ai quali sono chiamati in causa il Parlamento europeo ed il Comitato economico sociale. Le norme fondamentali per la protezione della popolazione e dei lavoratori sono state adottate sotto forma di direttiva nel 1959. Sono quindi molto obsolete. Già allora erano basate sulle raccomandazioni della Commissione internazionale di protezione radiologica, conosciuta con l'acronimo ICRP. Più tardi tali norme sono state più volte modificate sulla base del progresso delle conoscenze nel settore, ma esse risentono della loro data di origine. L'ultima revisione è essa stessa troppo lontana nel tempo poichè risale al 1984.

Nel 1988 la Commissione ha presentato un ricorso alla Corte di giustizia contro l'Italia per il mancato adeguamento della relativa legislazione nazionale alle revisioni del 1980 e del 1984 delle norme comunitarie. Il contributo più importante all'esposizione alle radiazioni

ionizzanti nei confronti dei cittadini della Comunità economica europea è dovuto alla radioattività naturale. Al secondo posto vengono le pratiche mediche. Una direttiva del Consiglio dei Ministri del 1984 derivata dalle norme fondamentali stabilisce misure relative alla protezione radiologica delle persone sottoposte ad esami e trattamenti medici. Dopo la sciagura di Chernobyl, nell'aprile del 1986, in una comunicazione presentata al Consiglio dei Ministri la Commissione ha passato in rassegna le principali disposizioni comunitarie sulla sicurezza nucleare ed ha esposto un programma di lavoro che muoveva naturalmente dallo stesso incidente di Chernobyl. La Commissione ha verificato l'adeguatezza delle disposizioni esistenti e necessarie a stabilire le misure opportune da prendere.

Da allora si sono registrati dei progressi che io giudico considerevoli nello scambio di informazioni tra autorità competenti e nella predisposizione di contromisure in caso di emergenza radioattiva. Non posso negare che i paesi nucleari sono gelosamente organizzati in base ad una sovranità in materia in larga misura riconosciuta dal Trattato e quindi non largheggiano spontaneamente in informazioni ed in messa a punto di contromisure. Mi riferisco appunto alle possibili emergenze che si possono verificare e che tuttavia nel recente passato hanno prodotto i seguenti risultati: la decisione del 1987 per lo scambio di rapide informazioni in caso di emergenza, quella del 1987 che autorizza la Commissione a concludere, in nome della Comunità economica europea, la convenzione sulla rapida notificazione di un incidente nucleare e il regolamento, sempre del 1987, che fissa i massimi livelli di contaminazione radioattiva ammissibile in caso di emergenza.

Il programma di lavoro che ho avviato prevede per il 1989 il proseguimento della discussione con le istituzioni comunitarie e l'adozione delle proposte relative al completamento del suddetto regolamento, compreso un aggiornamento che si riferisce ai prodotti alimentari. Inoltre, verrà adottato da parte del Consiglio un regolamento con lo scopo di rendere applicabile queste limitazioni per i prodotti alimentari esportati dalla Comunità: tutti ricorderete lo scandalo del dopo-Chernobyl riguardo al nostro latte ed ai nostri cereali, esportati pur dopo l'alta contaminazione radioattiva. Ancora, verrà adottata una direttiva che completi le norme relative all'informazione della popolazione in caso di emergenza radiologica: tutti ricorderete pure che, mentre sulla riva destra del Reno si era nel panico per le derrate alimentari, a Strasburgo le autorità francesi negavano la presenza di qualsiasi contaminazione per le derrate sul mercato locale, a distanza di pochi chilometri da quello tedesco!

Il programma di lavoro prevede, sempre per il 1989, che si definiscano le modalità pratiche per la ripresa delle ispezioni comunitarie agli impianti, previste per il controllo sull'osservanza delle norme fondamentali, ed una proposta al Consiglio per un regolamento che estenda ai rifiuti radioattivi le disposizioni comunitarie in vigore per la sorveglianza ed il controllo del trasporto transfrontaliero dei prodotti pericolosi: una materia delicatissima che interessa molto fortemente i paesi della CEE. Queste disposizioni impongono che tutte le traduzioni transfrontaliere dei rifiuti siano soggette all'approvazione preventiva dello Stato destinatario, sia esso membro della Comunità economica

europea che Stato terzo. Si prevede inoltre la discussione di una proposta di direttiva sulla protezione radiologica dei lavoratori nelle installazioni nucleari energetiche ed infine l'adozione di una misura per la protezione della popolazione contro i pericoli derivanti dall'esposizione alle radiazioni provocata dalla radioattività naturale presente nelle abitazioni.

Questo è l'insieme delle misure che si intendono adottare a livello comunitario. Poichè nel lavoro dei prossimi anni intendo impegnare la Comunità, o almeno l'azione della Commissione, sul fronte dell'ambiente urbano, mentre al momento essa si è dispiegata unicamente in direzione della protezione dell'ambiente naturale, è mia intenzione affrontare anche il complesso problema dell'inquinamento per così dire *indoor*. Di esso l'inquinamento urbano rappresenta l'aspetto più pericoloso ed urgente e come tale deve essere preso rapidamente in considerazione.

Per concludere il discorso sull'inquinamento atmosferico nelle città, come sapete, esso è causato in particolare dai veicoli a motore, ma non solo da quelli. Il problema è al centro dell'attenzione dell'opinione pubblica, delle forze politiche, delle istituzioni e dei Governi. La situazione ormai, in molti centri della nostra Comunità, è a livello di guardia: mi riferisco a Milano, a Roma, ad Atene, a Dublino, a Parigi. A mio avviso desta preoccupazione un po' dovunque e vi risparmio i dati delle grandi conurbazioni del Nord, in particolare di Amburgo, di Brema, in generale della Repubblica federale di Germania. Credo inoltre siano noti i dati relativi ad Amsterdam, Rotterdam, Anversa e Bruxelles. Comunque, ripeto, la situazione risulta preoccupante un po' dovunque: anche in Spagna ed in Portogallo, dove un'accentuata sensibilità ed un allarme non si sono ancora manifestati.

A livello comunitario fin dagli anni '70 si è sviluppata un'azione tendente ad armonizzare le varie legislazioni in materia: azione che in quegli anni è stata vista quasi esclusivamente nell'ottica dell'eliminazione degli ostacoli alla libera circolazione delle merci e che solo successivamente, timidamente e progressivamente, ha cercato di tener conto anche degli obiettivi di una protezione ambientale.

La prima direttiva è stata quella del 1970, emendata sei volte nel corso di questi diciotto anni anche sotto la spinta della preoccupazione per la qualità dell'aria e nell'oscuro desiderio di un approccio globale. Parlo di oscuro desiderio perchè inconsapevole e incapace di fornire prescrizioni relative al rumore, alla sicurezza delle autovetture ed all'ambiente. Il discorso è oggi venuto nuovamente a galla con acutissima attualità per la coincidenza di alcuni fattori.

In primo luogo, l'iniziativa del Governo dei Paesi Bassi, cui ha fatto seguito una iniziativa analoga del Governo greco, cui si prepara in successione una analoga iniziativa del Governo danese (e non escludo che alla vigilia delle elezioni europee anche la Repubblica federale possa allinearsi in questo senso) con una iniziativa che introduce incentivi fiscali non solo per coloro che acquistano autovetture già in regola con le norme comunitarie (una parte delle quali non è ancora entrata in vigore), ma anche per coloro che acquistano autovetture corrispondenti alle più severe norme americane.

Il secondo fattore è rappresentato dalla imminente seconda lettura nel Parlamento europeo della cosiddetta posizione comune, cioè del compromesso raggiunto negli anni scorsi e confermato nel novembre 1988. La seconda lettura dell'accordo sulla posizione comune, avverrà nella sessione plenaria della settimana prossima a Strasburgo. La presa di posizione della Commissione ambiente del Parlamento europeo del 22 marzo respinge il compromesso raggiunto nel 1988 per quanto riguarda le cosiddette piccole vetture, a meno che la Commissione esecutiva non accolga la sostanza dei sette emendamenti che la Commissione ambiente ha presentato.

In questo modo una serie di nodi, che sono importanti e delicati, sono venuti al pettine. Uno di essi, di carattere generale, riguarda l'equilibrio che deve essere raggiunto tra esigenza di interazione dei mercati ed esigenze automobilistiche. Un altro riguarda la pretesa equivalenza, quanto agli effetti, tra le cosiddette norme europee per l'emissione delle autovetture e le norme americane.

Sul primo punto la riflessione delle istituzioni, delle forze politiche comunitarie, è in netta ripresa, con un'importante correzione di rotta. Le preoccupazioni ecologiche non sono più un elemento decorativo da sottolineare, da valorizzare se e quando possibile, ma rappresentano un fattore che deve essere necessariamente integrato con tutte le politiche destinate a portare al traguardo del 1989. Dietro questa posizione c'è l'Atto unico, il capitolo che il commissario Pandolfi ha citato, che fornisce la base giuridica e la motivazione più larga alle nostre azioni.

Per quanto riguarda l'equivalenza, ne ho contestato il fondamento, consapevole che quella equivalenza costituiva la base politica per una protezione limitata: quello che l'industria automobilistica europea dichiarava di poter fare e non di più.

In realtà, un'analisi recente dimostra come pretendere che ci sia equivalenza nell'effetto dell'impatto sull'ambiente tra le norme comunitarie e quelle americane, quando esse saranno interamente operanti (nel 1995 negli Stati Uniti e nel 2005 nella Comunità europea) sia sostanzialmente inesatto. L'impatto diretto ed immediato sull'ambiente sarà di 0,2 tonnellate di ossido di azoto per chilometro quadrato per anno negli Stati Uniti e di 0,6 o 0,7 tonnellate di ossido di azoto per chilometro quadrato nel territorio della Comunità.

Anche considerando soltanto la metà della superficie degli Stati Uniti, escludendo cioè l'Alaska ed i deserti degli Stati centrali, l'impatto delle emissioni nella Comunità europea sarà comunque assai più elevato, dal 50 al 75 per cento superiore a quello degli Stati Uniti.

È dunque indispensabile rendere più severe le norme della Comunità ed è quanto ha fatto la Commissione esecutiva. È stato obiettato da parte di taluni che si sottovalutano le possibilità e le conseguenze economiche ed industriali di questo inasprimento delle norme. Ha già risposto molto bene, e mi ritrovo nelle sue parole, il commissario Pandolfi quando ha osservato che, lungi dal costituire un carico soffocante, norme esigenti possono permettere all'industria europea di recuperare il terreno che ha perduto in materia di impatto ambientale. Tale ritardo, che si calcola intorno ai dieci anni, rischia di caratterizzarla per vetture di seconda qualità in materia ambientale, quando già deve affrontare - e noi dobbiamo aiutarla - la sfida

dell'industria automobilistica giapponese per l'elettronica e si deve aggiungere, al momento, anche per l'impatto ambientale.

La mia convinzione è appunto che muovendoci in questa direzione accelereremo la programmazione dell'industria automobilistica europea e la equipaggeremo per la concorrenza.

Nella riunione di ieri si è reagito positivamente a queste sollecitazioni ed si è deciso di rendere più severa la disciplina comunitaria delle emissioni di gas tossici. Non voglio ora entrare nei dettagli tecnici, su cui del resto la Commissione stessa è chiamata a perfezionare, a raffinare il suo punto di vista. Dirò che con la presa di posizione di ieri la dimensione ambientale è divenuta un elemento fondamentale dell'approccio della Commissione ai problemi ed alle prospettive del 1992. Considero la riunione di ieri della Commissione un punto di svolta. In sostanza la Commissione ha adottato tre orientamenti: dal 1° gennaio 1991 le norme sulle emissioni per piccole vetture, quali espresse nella posizione comune del Consiglio dei ministri, da opzionali diventano obbligatorie. È un cambiamento importante e del resto si può comprendere che si tratta di un'importanza esemplare, perchè finora tutta la normativa del settore dell'automobile, le altre 42 direttive (abbiamo 44 direttive di armonizzazione del settore automobile), ha un carattere opzionale. Dunque si tratta di un precedente che fatalmente si trasferirà sulle altre direttive che riguardano la sicurezza e numerosi altri aspetti della produzione automobilistica.

Ciò significa che gli Stati membri che potevano mantenere una disciplina diversa da quella affermata nella direttiva, anche se erano obbligati ad accettare sul mercato nazionale ogni autovettura conforme alla direttiva, indipendentemente dalla sua origine, devono appunto modificare la loro posizione nei termini dell'obbligatorietà. Secondo i criteri dell'armonizzazione obbligatoria, che nel nostro gergo viene anche definita armonizzazione totale, gli Stati membri sono obbligati ad allineare la loro disciplina nazionale a quella della direttiva. Proporrò di qui a poco norme più severe.

Quali sono queste norme? Non v'è dubbio che i valori indicati dal Parlamento europeo corrispondono agli *standards* delle norme americane, ma poichè la tecnologia che è stata introdotta nella produzione americana è la tecnologia del catalizzatore a tre vie con sonda lamda, quindi pilotato, i valori attuali possono essere raggiunti da quella tecnologia, ma nulla ci impedisce di ipotizzare che in un tempo successivo altre tecnologie possano prendere il posto di quella attuale.

Tutto questo a partire dal 1993. In proposito, posso avanzare l'ipotesi che, poichè la tecnologia intermedia risulterà obbligatoria solo per due anni, è più che probabile che l'industria automobilistica europea - in questo senso ci sono segnali chiarissimi da parte della FIAT e della Renault - orienti sin da ora la propria produzione sulle norme più avanzate con tecnologia ricavata dal catalizzatore a tre vie e salti il passaggio intermedio che ha, del resto, una durata troppo limitata per investimenti e sperimentazioni con recuperi convenienti.

In conseguenza di queste decisioni anche la direttiva che è in vigore al momento, e che riguarda le grandi e le medie vetture, dovrà essere modernizzata e dovrà dunque assumere carattere di obbligatorietà ed

elevare la protezione sulla base di nuove proposte che la Commissione si è impegnata a presentare quanto prima e che io stesso presenterò, mettendo sul tappeto il problema della velocità e del parco macchine e di una serie di aspetti relativi ai combustibili, per i quali esiste una normativa europea che credo debba essere aggiornata. Mi pare che si tratti di un buon risultato politico, di un augurabile buon risultato legislativo, a partire dal quale può prendere forza uno slancio di protezione dell'ambiente per i nostri paesi che sia non conflittuale con gli interessi produttivi. Parlo all'indomani dei fatti di Manfredonia, in un paese che ha vissuto con grande intensità le contraddizioni che i casi della Farmoplant, della Val Bormida e oggi di Manfredonia pongono all'attenzione di tutti noi.

Ebbene, credo che questa via che stiamo aprendo, e che mi auguro veda il concorso e l'attenzione dei *partners* indispensabili, non solo dunque dell'opinione pubblica e delle istituzioni ma anche dell'industria, sia efficace e in grado di assicurare dei risultati.

Come Commissario all'ambiente, alla sicurezza nucleare e alla protezione civile, sono felicissimo del vostro invito, vi ringrazio e sarò sempre a vostra disposizione per chiarimenti, confronti ed altro che possa essere utile al vostro lavoro e alle vostre decisioni.

PRESIDENTE. Ringrazio i Commissari per la loro esposizione. I senatori che desiderano rivolgere domande ne hanno facoltà.

MANCIA. Ringrazio i commissari Pandolfi e Ripa di Meana per le ampie relazioni che hanno svolto e che illustrano complessivamente alcuni temi su cui anche noi siamo chiamati a discutere, a confrontarci e a prendere delle decisioni perchè ormai le analisi le abbiamo fatte e, anche a seguito di un sopralluogo della Commissione negli Stati Uniti, ci siamo resi conto delle difficoltà esistenti nel nostro paese e quindi della necessità di assumere delle decisioni chiare e precise. Ci spinge vieppiù il fatto che il ministro Ruberti assumerà la presidenza comunitaria per il settore della ricerca scientifica. Voi sapete che si sta andando nella direzione dell'istituzione del Ministero della ricerca scientifica e dell'università; e quindi quale migliore occasione per affrontare certe problematiche? Però, io mi voglio concentrare in modo specifico sulla parte finale della relazione del commissario Ripa di Meana. Infatti, la nostra Commissione è attualmente impegnata ad esaminare un provvedimento concernente la diminuzione dell'inquinamento atmosferico derivante dalla circolazione degli autoveicoli. Abbiamo iniziato il confronto su questo problema - io sono il relatore sui disegni di legge in materia - e debbo dire che le risoluzioni assunte nella giornata di ieri da parte della Comunità economica europea faciliteranno senza dubbio il nostro lavoro, il cui fine è proprio quello di individuare alcuni aspetti importanti dai quali non possiamo prescindere, quali la definizione e le caratteristiche della benzina, il contenuto di benzene, l'incentivo all'uso della benzina priva di piombo, l'esenzione dall'imposta di fabbricazione, l'incentivo all'acquisto di autoveicoli dotati di dispositivi omologati per l'abbattimento delle emissioni, l'incentivo all'installazione di detti dispositivi, i controlli sulle emissioni degli autoveicoli. Noi viviamo, infatti, in un paese in cui il controllo non si è mai effettuato; come lei sa

esso è obbligatorio ogni dieci anni e quindi dobbiamo assumere delle decisioni drastiche, perchè io credo che solo in questo modo si possono fare significativi passi in avanti. Naturalmente, ci sono anche altri aspetti e vengo alla domanda che vorrei rivolgere al commissario Ripa di Meana. Lei ha parlato dei riflessi che vi sono per l'industria automobilistica, che noi sollecitiamo affinché riveda i propri comportamenti se vuole stare al passo con i tempi e con l'industria americana e giapponese. Ebbene, non vi è anche la possibilità di sollecitare l'iniziativa delle industrie petrolifere che, secondo noi, sono state assenti in questi anni dall'intervenire in alcuni settori che potevano facilitare il cambiamento dell'industria automobilistica e nello stesso tempo potevano portare ad una migliore situazione ambientale? E cosa vuol dire per l'industria automobilistica, che senza dubbio si deve aggiornare, e per quella petrolifera l'iniziativa adottata in sede comunitaria?

CONSOLI. Per quanto riguarda la questione relativa al controllo e all'abbattimento dell'inquinamento derivante dai veicoli a motore, anch'io considero quella di ieri una decisione importante. Naturalmente mi auguro che, sulla base di essa, si giunga all'emanazione di una direttiva, anche se devo esprimere qualche dubbio sul fatto di rendere obbligatoria una fase transitoria così breve. Forse la soluzione ottimale sarebbe quella di adottare valori americani - io sono, assieme ad altri colleghi del mio Gruppo, presentatore di un disegno di legge in cui si propone di fissare quei valori dal 1993 - e lasciar poi liberi i vari paesi per un avvicinamento graduale, perchè in due anni mi pare un po' difficile cambiare tutto l'impianto.

Capisco le ragioni che hanno portato a stabilire questa soglia, ma quelle stesse ragioni possono diventare forti pressioni per far saltare l'obiettivo finale, che è poi la questione fondamentale.

Proprio perchè ritengo importante questa decisione - lei prima ha fatto riferimento all'esigenza anch'essa importante di predisporre una direttiva sulla qualità dei combustibili, uno dei punti più arretrati della normativa europea - vorrei chiederle, commissario Ripa di Meana, se è a conoscenza degli orientamenti che stanno maturando negli altri Stati membri, per esempio in Germania e in Olanda, per arrivare a motori con rapporti di compressione bassi, in modo da utilizzare la carica ottanica a 92, così che l'eliminazione del piombo non comporti l'aumento degli aromatici.

Lei ha fatto riferimento al problema della velocità, e a mio parere si giustifica poco un allineamento dell'industria automobilistica con alti rapporti di compressione quando ci sono limiti di velocità molto severi, con l'unico risultato di usare carburante che non solo ha effetti deleteri per le sue emissioni nell'atmosfera, ma che contiene sostanze dichiarate cancerogene.

Le chiedo quindi se nella riconsiderazione di questo aspetto non si debba pensare ad un modello americano anche dal punto di vista della qualità del carburante e dell'uso delle marmitte catalitiche, tanto più che le stesse marmitte catalitiche raggiungono un risultato ottimale quando il motore funziona a medi regimi. In relazione a questo domando se sia allo studio una direttiva per orientare tecnologicamente

l'industria della raffinazione verso la produzione di benzine senza piombo, che allo stesso tempo non comporti aumenti di aromatici. Ciò per quanto riguarda le questioni poste dal commissario Ripa di Meana.

Per quanto attiene invece alle posizioni del commissario Pandolfi, mi viene subito una domanda di carattere preliminare: lei, soffermandosi su alcune questioni molto concrete, ha fatto riferimento ad uno dei punti cruciali per il nostro paese e per il contesto europeo, cioè al ruolo e allo spazio che l'apparato produttivo italiano ed europeo devono avere nella competizione mondiale. Da questo punto di vista è importante lo sforzo progettuale e l'impegno sulla ricerca e sull'innovazione a livello europeo, ma ciò richiede un orientamento della politica industriale che non sia più - come è avvenuto finora - fondamentalmente una politica di governo dei punti di difficoltà. Tutti gli elementi di concertazione della politica industriale a livello europeo sono stati finora mirati a settori e a situazioni di emergenza: invece, se dobbiamo muoverci in quell'ottica, è necessario affrontare, oltre che il terreno della ricerca e dell'innovazione, anche quello del coordinamento degli interventi, così da spingere l'apparato industriale nella direzione voluta. In caso contrario ci ritroveremo in tutti i settori nella stessa contraddizione cui lei ha fatto prima riferimento per l'alta definizione, in quel caso motivata da una situazione particolare, che però è più generalizzata: in attesa della fissazione degli *standards* l'industria è ferma, ma se l'industria non si muove è difficile che vengano fissati gli *standards* europei per l'alta definizione; per quel segmento lo stato di incertezza è motivato da un fatto specifico, mentre per gli altri settori industriali, a parte la logica di competitività sfrenata, solo in alcuni casi vi è un processo di concentrazione e coordinamento, tra l'altro realizzato dalle grandi imprese a prescindere dai Governi e dalla Comunità.

Per il resto l'apparato industriale europeo vive una situazione di grande incertezza, che non si può risolvere soltanto con un impegno sul terreno della ricerca, ma che necessita del coordinamento delle politiche industriali.

VETTORI. Vorrei esprimere anzitutto il mio apprezzamento sincero ai due commissari Pandolfi e Ripa di Meana per il completo rapporto sullo stato dell'attività comunitaria per la ricerca, l'alta tecnologia e l'ambiente. Ho un po' di rammarico per l'inadeguatezza personale a trattenere gran parte dei dettagli e delle precisazioni e pertanto non ne chiederò altri, considerando questa sede non adatta ad entrare nei particolari.

Tuttavia, penso che la critica e il timore degli Stati Uniti e del Giappone siano giustificati dall'elemento giuridico che è stato citato e che tende alla ricerca della competitività a livello comunitario; questo è già sufficiente per mettere in allarme. Esiste poi anche un «negoziatore» della Comunità presso il GATT che materializza la nostra ipotesi di unione economica, se non politica.

Questa mattina abbiamo sentito il Ministro del commercio con l'estero che ci ha dato notizie non brillanti sulle ragioni del nostro *deficit* commerciale con l'estero. Non andremo a cercare problemi di energia o varie scuole di pensiero e di sopravvivenza, che certamente

Pandolfi conosce bene in quanto era presente a settembre al convegno delle fondazioni «Honda» e «Agnelli», che si poneva l'interrogativo sull'incisività del sistema. Faccio una domanda di carattere generale, in modo che possiate rispondere in termini politici a dei parlamentari nazionali, grazie alla vostra esperienza che è quella di un panorama più vasto e completo del nostro.

Potete darci un'indicazione sugli strumenti da approntare per il miglior utilizzo delle nostre attuali potenzialità, che però appaiono scoordinate tra ricerca scientifica universitaria ed alcune agenzie che pure esistono in Italia e sono deputate al trasferimento delle cosiddette alte tecnologie anche alle industrie minori?

GIANOTTI. I nostri ospiti ci parlano dal ponte di comando di Bruxelles. Noi invece guardiamo la situazione da una delle province della Comunità, per giunta da una provincia meridionale, che ha qualche difficoltà ad adeguarsi alle altre.

La prima domanda vorrei rivolgerla al commissario Pandolfi. Per quanto riguarda la ricerca, riterrei interessante costruire una sorta di infrastruttura informativa tra università, alla quale possano accedere tutti i rappresentanti del mondo economico, in particolare la piccola e la media impresa. Vi sono varie iniziative in diversi paesi europei al riguardo ed è assai difficile trovare una rete di comunicazione. Vorrei quindi sapere se sono attualmente in cantiere iniziative di questo genere.

Una seconda domanda è relativa all'alta definizione. È stato qui ricordato come questo sia uno dei grandi terreni su cui lavorare sulla base di un circuito più ampio di quello comunitario facendo riferimento al progetto EUREKA. Condivido naturalmente questa opinione. Si sta discutendo della possibilità di formare un centro di ricerca in materia di alta definizione e so che i francesi hanno indicato come sede la città di Parigi. Mi risulta che vi sono al riguardo ambizioni italiane abbastanza giustificate, in particolare da parte della RAI, che ha un centro di ricerca piuttosto qualificato a Torino. In questo momento quindi mi faccio interprete dell'utilità di una simile iniziativa, a fronte della quale l'investimento previsto di circa venti miliardi appare abbastanza modesto.

Infine, a proposito di veicoli a motore, vorrei sapere dal commissario Ripa di Meana se si sta lavorando e se si intravedono prospettive serie in relazione alla possibilità di trovare forme di alimentazione alternative alla benzina. In questo senso mi interesserebbe sapere se vi sono realizzazioni che vadano al di là dello stadio di prototipi.

PRESIDENTE. Vorrei anche io rivolgere alcune domande, non prima però di aver ringraziato i nostri ospiti per le loro chiare esposizioni. Ritengo che questo sia un primo passo di un lavoro politico che intendiamo realizzare nel senso di avere un rapporto continuo e costante con le istituzioni europee.

Al commissario Ripa di Meana vorrei rivolgere una domanda parzialmente maliziosa. Non sono riuscito a comprendere l'atteggiamento della nostra industria nazionale per quanto riguarda le benzine.

L'opposizione alla ricerca di forme alternative di alimentazione mi sembra che provenga proprio dagli italiani e dai francesi. Mi chiedo allora come mai in Italia si registri questo atteggiamento quando in Olanda, ad esempio, nel momento in cui il Governo di quel paese adottò determinate misure per l'uso di alimentazioni alternative alla benzina, la maggiore industria automobilistica italiana si contraddistinse, anche a livello di campagna pubblicitaria, per la capacità di rispondere adeguatamente a tali misure.

Vorrei ora rivolgere una domanda al commissario Pandolfi che però necessita di una piccola premessa. In occasione della distribuzione degli incarichi a livello europeo, molti hanno criticato l'Italia perchè avrebbe assunto dicasteri meno importanti di quelli assegnati ad altri paesi. Personalmente ritengo invece che la scelta sia stata molto felice perchè si tratta di due settori dinamici. Mi chiedo però se nel settore della ricerca e dello sviluppo non si stia correndo il rischio di vedere realizzata una certa egemonia franco-tedesca. Non mi riferisco soltanto ai programmi di ricerca, ma anche alla questione degli *standards*. Si ha l'impressione che molti di essi siano calibrati sulla base degli interessi delle industrie nazionali francese e tedesca. Il fatto che nel settore l'Italia possa disporre di un proprio rappresentante, credo debba portare ad una situazione differente, in particolare nel senso di avere degli *standards* più oggettivi di quelli attualmente in vigore.

PANDOLFI. Per quanto riguarda la possibilità di passare, a livello comunitario, da una semplice politica di governo dei punti di difficoltà o di crisi ad un coordinamento effettivo degli interventi industriali nazionali, la mia risposta è che effettivamente si può parlare di una possibilità di riorientamento a livello comunitario sul tema della competitività del sistema industriale europeo. La Comunità economica europea in questo campo ha alcuni limiti. Un primo limite consiste nel fatto che, dovendo sostenere attraverso programmi di ricerca e di sviluppo tecnologico la competitività dell'industria europea, non possiamo arrivare ad un intervento di ricerca competitivo come avviene, ad esempio, nel caso della nostra legislazione nazionale. In quest'ultimo caso si tratta di uno Stato sovrano che non ha limitazione alcuna, mentre la Comunità deve limitarsi a considerare lo stadio pre-competitivo.

La seconda limitazione deriva dal cosiddetto principio di sussidiarietà che, per chi lavora a Bruxelles, è ormai una specie di comandamento. Si tratta di un principio caro all'intelligenza creativa di Delors: in parole semplici, tale principio afferma che tutto quello che può essere fatto a livello di impresa deve essere fatto a livello di impresa, quanto può essere realizzato a livello nazionale deve essere fatto a tale livello, quanto non può essere realizzato nè ad un livello nè all'altro dovrà essere fatto a livello comunitario. Quindi l'intervento comunitario ha un carattere complementare, che si giustifica per iniziative che altrimenti o non partirebbero o resterebbero sterili.

Fatti salvi questi limiti che ci pongono qualche preoccupazione, ad esempio nei confronti dei paralleli o antagonisti programmi di ricerca scientifica mondiale, penso che possa essere fatto molto.

Un programma che sta avendo molto successo è il BRITE-EURAM, che concerne da un lato l'applicazione delle nuove tecnologie ai settori tradizionali e dall'altro i nuovi materiali, a disposizione specialmente delle piccole e medie imprese. Progetti come questi aiutano le industrie europee a superare alcuni limiti oggettivi, quali la frammentazione dei mercati o la scarsa abitudine a pensare in termini transfrontalieri. Il fatto, ad esempio, di avere grandi progetti, ma anche progetti intermedi, corredati da risorse comunitarie aggiuntive, può indurre anche a una migliore definizione di qualche orientamento strategico delle maggiori imprese europee. Recentissimi incontri con i *leaders* delle maggiori industrie europee nel campo delle tecnologie dell'informazione mi hanno dato la percezione che attraverso la leva dell'iniziativa comune di ricerca si possano aggregare risorse e attuare politiche appropriate, senza eccessi di patriottismo europeo, ma anche senza complessi di inferiorità. Penso quindi che un programma quadro concepito in termini strategici potrebbe essere utile in questa direzione.

Il senatore Vettori mi chiede quali sono gli strumenti che si potrebbero attivare in Italia per muoversi lungo le linee che si cerca di incentivare a livello comunitario. Intanto, occorre mantenere una grande attenzione legislativa ai temi della ricerca: ricordo una legge importante, la n. 46 del 1982 sulla ricerca applicata e l'innovazione tecnologica. Non esiste, a livello nazionale, la limitazione della «precompetività», ogni industria presenta i suoi programmi, questi vengono poi selezionati, discussi ed approvati dal CIPI.

Inoltre, per quanto riguarda la ricerca e la sua nuova organizzazione ministeriale, si dovrebbe giungere ad una rapida approvazione parlamentare del disegno di legge ancora *in itinere*. Credo che il problema della ricerca applicata non debba essere sottovalutato dal mondo accademico. Anche in quest'ambito, infatti, si deve sviluppare un orientamento della ricerca un po' meno distaccato e un po' più collegato con la ricerca delle imprese e, sullo sfondo, con le finalità della produzione. L'Italia, come è noto, riserva una cifra modesta del prodotto interno lordo alla ricerca: si tratta dell'1,4 per cento del PIL, quando gli Stati Uniti sono al 2,9 e la media europea è di 1,9. Per fare un esempio europeo, la Repubblica federale tedesca destina alla ricerca il 2,8 per cento del prodotto interno lordo.

È essenziale ancora la massima diffusione dell'innovazione. L'Italia si caratterizza per un forte tessuto di piccole e medie imprese, e proprio qui l'innovazione diffusiva è fondamentale. Mi si domanda che cosa si può fare allora per costituire una rete che renda disponibile soprattutto per le piccole e medie imprese le opportunità ed i risultati delle azioni di ricerca.

Per quanto riguarda la televisione ad alta definizione, giustamente si sta spezzando una lancia in favore di un'esigenza italiana. Il progetto televisione ad alta definizione non può essere solo francese o franco-tedesco. Bisogna coinvolgere le società di emittenza televisiva e gli autori dei programmi. Perché non creare un centro di produzione, magari nella patria di origine della RAI, a Torino? Mi pare che la partita sia aperta e che non si possa trascurare questo significativo segnale. Al Presidente, che ringrazio per quanto ha voluto dire nei confronti della nostra azione comunitaria, devo far presente che il tema di una possibile

egemonia franco-tedesca non è nuovo. Non si tratta qui dell'aspetto storico, di fondamentale importanza per la nascita dell'Europa comunitaria, legato all'asse carolingio. Si tratta di aspetti attuali. Dobbiamo evitare iniziative parziali e non sufficientemente coinvolgenti. Ad esempio, per i programmi EUREKA non ci si può fermare a progetti come JESSI o come la televisione ad alta definizione. Bisogna pensare ad un pacchetto di programmi EUREKA che coinvolga anche gli altri Stati. Stiamo lavorando con grande impegno, insieme al governo spagnolo, ad un programma relativo ai problemi della desertificazione e ai mezzi per contrastarla. È un tema che riguarda tutta l'area mediterranea dell'Europa e che comporta tecnologie molto avanzate.

Più delicata è la questione degli *standards* da introdurre e applicare alle produzioni europee. Se esistono rischi di unilateralità, cercheremo di evitarli, in modo che vi sia una visione la più equilibrata possibile nel campo dei requisiti minimi applicabili nei diversi settori della produzione europea.

RIPA DI MEANA. Desidero anzitutto rivolgere un ringraziamento per aver introdotto il problema del controllo tecnico, perchè ciò mi permette di rispondere al quesito e di cogliere anche l'occasione rara di segnalare alla vostra attenzione il fatto che una direttiva sul controllo tecnico delle autovetture è bloccata in sede comunitaria dall'Italia. Non posso che esprimere la speranza che l'Italia sciolga al più presto questa riserva e permetta alla direttiva di avanzare.

Circa il problema del controllo tecnico, devo dire che noi torneremo all'assalto anche con testi aggiornati. Nella discussione di ieri li ho anticipati ai colleghi e credo che esista da parte della Commissione un orientamento unanime in tal senso per alcuni dati che risultano insieme preoccupanti e contraddittori. L'età del parco autoveicoli della Comunità è un'età veneranda comparata all'età media del parco americano, di quello canadese e di quello giapponese. Vi sono diversità molto forti, quanto alla cilindrata, all'interno dei paesi membri. Il 60 per cento del parco della Comunità è costituito da autovetture con cilindrata inferiore ai 1400 cc, il 34 per cento va da 1,4 a 2 litri, il 6 per cento supera i 2 litri. Tutto ciò si riscontra negli stessi grandi paesi della Comunità: Repubblica federale, Francia, Italia e Spagna. Nella Repubblica federale le vetture di piccola cilindrata, sotto i 1400 cc, rappresentano il 37 per cento, contro l'84 per cento del parco italiano. Le vetture di media cilindrata, tra 1,4 e 2 litri, sono il 51 per cento nella Germania federale ed il 15 per cento in Italia. Le vetture oltre i 2 litri sono il 12 per cento nella Repubblica federale, l'1 per cento in Italia, il 3 per cento in Francia e Spagna, l'8 per cento nel Regno Unito. Questo dà la misura della prima complessità.

Il secondo dato che voglio sottoporvi è che il parco attuale nelle sue cifre totali, tra vetture a benzina e vetture *diesel*, raggiunge circa 115 milioni di unità. Si prevedono 130 milioni di unità per il 2000 e 138 milioni di unità per il 2005. È dunque un parco imponente, che definirei vecchiotto, disperso in modo non uniforme nelle sue proporzioni. Quindi abbiamo una situazione in cui il controllo tecnico si impone con urgenza.

Il controllo tecnico funziona perfettamente nella Repubblica federale, che lo ha privatizzato, sia pure con controlli federali. Non sempre quello del controllo tecnico risulta essere un terreno di grandi successi. Ricordo, ad esempio (lo avrete certamente voi stessi constatato) che il controllo tecnico negli Stati Uniti è considerato una delle gravi minacce, tale da far in qualche modo evaporare i vantaggi delle norme della marmitta catalitica a tre vie pilotata, proprio perchè non essendo penetrante, rigoroso, salvo in alcuni degli Stati (è ottimo in California, è invece molto *loose* in quasi tutti gli altri Stati), provoca effetti veramente preoccupanti perchè la marmitta catalitica a tre vie non controllata moltiplica paurosamente la sua azione nociva.

Dunque il problema si pone, per ragioni che non hanno solo un risvolto ambientale, ma anche relativo alla sicurezza delle persone, e non mancheremo di farci sentire.

Vengo al secondo quesito, concernente l'industria petrolifera. Questa si è tenuta sull'uscio rispetto alla problematica che si andava delineando. Vi sono state voci più attente, vi è stata anche qua e là una certa chiarezza; non v'è dubbio che il presidente Reviglio abbia più volte dichiarato di voler assumere, per quel che riguarda i suoi poteri, una posizione avanzata ed è intervenuto problematicamente sulla questione. Tuttavia l'industria petrolifera non mi sembra mobilitata all'interno della Comunità quanto la situazione imporrebbe.

Del resto, in materia di qualità dei combustibili sono certo che nella vostra missione negli Stati Uniti d'America avrete verificato che in quel paese si delineano delle opzioni in relazione al passaggio ad una generazione di propulsori alimentati a gas liquido o a gas metano e ad una generazione successiva di automobili, cosiddette elettriche. L'industria petrolifera, per quanto riguarda la prima opzione e in particolare i gas liquidi, avrebbe forse potuto dare dei risultati più avanzati. Non mi risulta però che una simile riflessione sia stata avviata. Direi semmai che una riflessione più spinta, più interessante ed anche più controversa si è avuta nel passato da parte di settori collegati alla chimica e all'agricoltura che hanno avanzato ipotesi molto interessanti circa l'uso di additivi e carburanti ricavati da prodotti agricoli. Effettivamente si è aperta una nuova strada industriale. La Commissione in passato ha un po' congelato la sua attenzione verso queste iniziative in attesa di registrare nuovi avanzamenti nella ricerca; non c'è dubbio però che il problema si ripresenterà impetuosamente. Personalmente ho sempre apprezzato la sensibilità, quando si è manifestata, verso questi settori, sensibilità che ha anche un collegamento internazionale che non possiamo più sottovalutare. Negli Stati Uniti d'America ed in Brasile il bioetanolo ricavato da cereali o da canna da zucchero ha dato luogo a sperimentazioni molto estese su cui abbiamo il dovere di riflettere. In quei settori industriali si è prodotta una ricchezza di ipotesi che, pur se sospinta da calcoli e da interessi, l'industria petrolifera, arroccata su vecchie posizioni nel confronto con queste nuove esperienze, ha mancato di cogliere.

Mi si chiede se sono al corrente di risultati interessanti in materia di motori con rapporti di compressione bassi e con velocità di crociera che escluda le grandi velocità. Non vi è dubbio che nella Repubblica federale tedesca questa ricerca si è sviluppata ed ha raggiunto una soglia

interessante di preimmissione nella produzione. Devo dire che a ciò l'industria tedesca è stata in qualche modo forzata dal crollo che si è verificato nel settore delle sue automobili più spinte: mi riferisco in particolare al declino della Porsche ed anche al fatto che la libertà di velocità di crociera autostradale di cui quel paese dispone volge al termine. Finora con artifici verbali si è voluto salvare ambiente, foreste nibelungiche e velocità molto elevate, ma certe impunità hanno ormai i giorni contati perchè è la stessa opinione pubblica tedesca che ha capito che l'alta velocità incide sulle piogge acide e sulla crisi delle foreste. Colgo anch'io la contraddizione tra le alte velocità e la resa delle marmitte catalitiche a tre vie.

Per quanto riguarda i motori elettrici non si è andato al di là dello stadio di prototipi. Il gruppo FIAT lavora su progetti di motori elettrici da molto tempo, ma una cosa è il trasporto pubblico urbano, settore in cui sono già stati registrati dei risultati accettabili, ed un'altra è il settore dell'automobile. Mi risulta che il ministro Ruffolo abbia posto il problema in una serie di incontri con i rappresentanti del gruppo FIAT; mi risulta anche che lo Stato della California abbia finanziato un progetto di ricerca in materia e che l'industria britannica stia facendo delle sperimentazioni per quanto riguarda veicoli a trazione elettrica. E qui devo fare un omaggio alle ricerche per il motore pulito che sono state portate avanti dalle industrie britannica e italiana cui corrisponde nel resto del mondo soltanto un'anticipazione non particolarmente brillante da parte della Toyota. I tempi per la realizzazione di questo motore pulito sono tali da non consentire attualmente alcuna previsione, anche alla luce delle diverse possibilità tecniche che si possono ipotizzare rispetto alle attuali normative comunitarie.

Il collega Pandolfi nella sua introduzione ha fatto riferimento ad una risposta che l'industria automobilistica europea si appresta a consegnare su questa materia per il periodo successivo al 1993; mi sembra che egli abbia aggiunto che entro i prossimi tre mesi conta di avere una prima risposta che non sia fatta di sole ipotesi puramente astratte. Se ho ben capito, in questa situazione dovrebbe manifestarsi un'opzione anche in direzione del motore pulito. Di nuovo mille grazie perchè la FIAT ha lanciato una campagna pubblicitaria - la FIAT sostiene che sono stati i concessionari olandesi - con cui si è presentata al pubblico affermando di essere in grado di fornire l'automobile pulita; la casa italiana vende regolarmente automobili predisposte con marmitte catalitiche a due punte, per medie e piccole cilindrate, in Austria, Svizzera e Germania. Ho posto il problema al dottor Romiti che mi ha detto che i concessionari olandesi hanno forse peccato di zelo, ma che la FIAT è effettivamente in grado di produrre queste vetture anche se, visto che il brevetto relativo alle marmitte catalitiche per le cilindrate correnti in Europa appartiene alla Bosch, si determina una strozzatura degli impianti produttivi. Perchè tutta la produzione europea possa disporre di tali marmitte occorrono ancora alcuni anni.

Per il momento siamo in grado di fare dei sondaggi e questa spiegazione del dottor Romiti, alla verifica delle fonti e dei fatti, si è rivelata fondata. Aggiungo che nella politica di differenziazione del mercato la FIAT e la Renault, che hanno dei modelli predisposti con la marmitta di tipo americano, riscuotono un notevole successo commer-

ciale: avrete notato che nella Repubblica federale di Germania chi acquista una vettura con catalizzatore ne inalbera lo stemma come un elemento di richiamo e di *status*, cosa che può rappresentare un elemento aggiuntivo di penetrazione commerciale. Tale successo commerciale è anche dimostrato dal fatto che il presidente della Renault ha ordinato di predisporre per il futuro tutti i modelli con catalizzatore; tuttavia non escludo che nella politica commerciale di queste case si voglia mantenere una grande differenziazione per catturare quanto più pubblico possibile nella dura competizione commerciale, o per conservare nicchie di mercato. Credo che la difficoltà stia anche in questi elementi, ma devo dire con franchezza che da parte della FIAT ho notato la consapevolezza della necessità di andare avanti. Attendiamo di vederne la conferma dai fatti.

PRESIDENTE. Ringrazio i commissari Pandolfi e Ripa di Meana per il loro intervento.

Con l'audizione testè conclusa è esaurita la fase conoscitiva dell'indagine.

Il seguito dell'indagine, in vista di una fase conclusiva e dell'approvazione di un apposito documento, è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 17,40.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOT. GIOVANNI LENZI