

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— X LEGISLATURA —————

10^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Industria, commercio, turismo)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA COMPETITIVITÀ TECNOLOGICA DELL'INDUSTRIA ITALIANA

3° Resoconto stenografico

SEDUTA DI VENERDÌ 6 LUGLIO 1990

Presidenza del Presidente CASSOLA

INDICE

Audizione del dottor Bangemann, vice presidente della Commissione delle Comunità europee.

PRESIDENTE	Pag. 3, 6, 9	BANGEMANN	Pag. 3, 4, 5 e <i>passim</i>
ALIVERTI (DC)	6		
BAIARDI (PCI)	7		
TAGLIAMONTE (DC)	7		
VETTORI (DC)	6, 7		

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il dottor Martin Bangemann, vice presidente della Commissione delle Comunità europee, accompagnato dai signori Werner Klug e Schmitt von Sydow.

I lavori iniziano alle ore 11.

Audizione del dottor Martin Bangemann, vice presidente della Commissione delle Comunità europee.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla competitività tecnologica dell'industria italiana.

È in programma oggi l'audizione del dottor Martin Bangemann, vice presidente della Commissione delle Comunità europee.

Ringrazio il dottor Bangemann per aver accolto il nostro invito.

Stiamo svolgendo, dottor Bangemann, un'indagine conoscitiva sulla competitività tecnologica dell'industria italiana, e vorremmo conoscere il parere del vice Presidente della Commissione delle Comunità europee.

BANGEMANN. Signor Presidente, onorevoli senatori, certamente in merito alla competitività delle industrie si potrebbero fare molte considerazioni. Vorrei però in questa sede soffermarmi solo su alcuni punti importanti per la politica comunitaria, perchè parto dal presupposto che voi abbiate già affrontato gli altri aspetti.

Il programma del mercato unico costituisce una componente rilevante per migliorare la competitività dell'industria della Comunità, che ha risentito del fatto che i singoli mercati si sono adeguati troppo a parametri nazionali; nonostante la CEE abbia un'età abbastanza avanzata, non è stata in grado di garantire le libertà fondamentali di circolazione dei capitali, delle persone e dei servizi. In fondo il mercato unico è un dato nuovo, e tanto più grande è il mercato sul quale si può sviluppare e diffondere il prodotto, tanto migliori sono le possibilità che si aprono sul mercato mondiale. Si tratta di una specie di terreno di prova: se sarà necessario giocare su un campo di calcio, quindi enorme, l'impresa incontrerà notevoli difficoltà, ma se l'impresa è già abituata ad un mercato grande le difficoltà saranno minori, e devo dire che le scadenze relative al mercato unico sono state finora rispettate, con una sola eccezione, di cui parlerò.

La Commissione delle Comunità europee ha presentato tutte le proposte di armonizzazione, che sono state approvate per due terzi dal

Parlamento e dal Consiglio della CEE. Vi è invece un certo ritardo per quanto riguarda il recepimento delle direttive da parte degli Stati membri. La normativa europea, come sapete, si struttura in due tipologie di atti: vi è il cosiddetto regolamento, direttamente applicabile nei singoli paesi con l'approvazione del Consiglio; vi sono poi le direttive, che devono essere recepite nelle legislazioni nazionali, e questo ha creato la strettoia che in parte è stata allargata ma che sussiste ancora. Mi dispiace dirlo in questa sede ma non posso non osservare che l'Italia è il fanalino di coda: delle 107 direttive ne sono state recepite soltanto 37. Dall'autunno scorso non abbiamo constatato alcun miglioramento; il Portogallo e la Grecia hanno superato l'Italia proprio nell'anno di Presidenza di turno del vostro paese. Non è naturalmente mia intenzione essere offensivo, vorrei semplicemente cogliere quest'occasione per pregarvi di procedere all'approvazione del disegno di legge comunitaria per il 1990 il più presto possibile, perchè vi sarebbe così la possibilità di superare il ritardo che si è determinato. Infatti, se il divario tra la volontà politica e la disponibilità dell'Italia a contribuire alla costruzione europea e ad un progresso effettivo fosse troppo grande, sarebbe un peccato.

La costruzione del mercato unico ha accelerato lo sviluppo economico: dal 1984 la produzione CEE è aumentata del 20 per cento; inoltre, sono stati creati 8,5 milioni di nuovi posti di lavoro. Va anche rilevato che negli ultimi anni il tasso di crescita degli investimenti ha subito un notevole aumento, segno che la competitività dell'industria sta aumentando, che si sta preparando al mercato unico perchè sa bene che la concorrenza sarà molto più spietata.

Sono state, altresì, prese iniziative che hanno seguito un ritmo più veloce rispetto alle previsioni: per esempio, sul versante dell'unione economica e monetaria abbiamo già avviato la prima fase e si stanno già svolgendo incontri per l'unione politica, incontri che già dimostrano che nei prossimi anni sarà possibile migliorare il quadro istituzionale della CEE. Partiamo, quindi, da una base molto buona per migliorare la competitività europea, che significa attuare la politica industriale: non ritengo che questo tipo di politica sia superfluo, faccio parte di quel gruppo di persone che pensano che si possa realizzare una politica industriale anche sbagliata. Conosciamo tutti gli errori che sono stati commessi nei paesi dell'Est: la pianificazione centralizzata, una presenza eccessiva dello Stato, l'assenza di concorrenza, l'isolamento del mercato, che sono le ricette migliori per rendere non competitiva un'industria. L'altra faccia della medaglia è invece una maggiore concorrenza, una politica del commercio estero più liberale e una minore influenza dello Stato, che sono i presupposti che permettono alle industrie di poter essere competitive sul mercato mondiale.

Desidero citare l'esempio dell'industria automobilistica, problema al quale so che lei, signor Presidente, è particolarmente interessato. In Italia, Francia, Portogallo, Spagna e Gran Bretagna, esistono restrizioni quantitative per le importazioni di automobili da paesi extracomunitari; negli altri paesi della CEE tali restrizioni non esistono o non sono presenti in quella forma. È certamente chiaro, onorevoli senatori, che non si potrà realizzare compiutamente il mercato interno senza includere l'industria automobilistica.

Si tratta di un settore chiave che è stato ripetutamente risanato. Naturalmente in questo settore le singole imprese svolgono un ruolo importante; vi sono infatti imprese che hanno affrontato enormi difficoltà: tutti, ad esempio, ricordiamo il caso della Renault, che attualmente opera in attivo.

Quindi l'industria automobilistica non è solo un'industria chiave, ma è soprattutto un'industria che attualmente dà buoni risultati. Se volessimo escluderla dal mercato interno, come potremmo difendere la creazione di questo mercato rispetto ad altre imprese che invece versano in difficoltà maggiori? Mi riferisco, ad esempio, all'industria tessile, a quella delle calzature e a quella dell'acciaio. Il mercato interno perciò deve interessare anche il settore dell'automobile; su ciò non vi è alcun dubbio.

Ciò significa che dovremo eliminare le restrizioni nazionali: infatti non è ammissibile che l'Italia permanga in una situazione di protezione nell'ambito del mercato interno. Se non vi sono più controlli doganali, problemi di omologazione e di immatricolazione, l'Italia può importare da tutti i paesi della Comunità.

Simili restrizioni nazionali non possono essere più mantenute; su questo non vi è alcun dubbio. Si è anche parlato di una quota europea che dovrebbe sostituire le quote nazionali, ma successivamente tale idea è stata abbandonata per due diversi motivi. Anzitutto perchè siamo ormai nella fase finale dell'*Uruguay Round*; perciò se la Comunità in questa delicata fase finale dovesse fare un passo falso, l'*Uruguay Round* sarebbe destinato a fallire.

Vi è poi un secondo motivo che ha causato l'abbandono dell'idea della quota europea: mi riferisco al fatto che non vi è una maggioranza all'interno della Comunità. Vi sono pochi paesi che appoggiano questa scelta e pertanto è stata formulata una precisa proposta: eliminazione di tali quote, ma introduzione di una fase di accordo transitorio con i giapponesi per un controllo sulle importazioni nella Comunità. Ciò avverrà fino al momento in cui la libera circolazione all'interno del GATT sarà valida anche per le automobili e quindi non vi saranno più restrizioni.

Questa è l'unica possibilità di rendere l'industria europea concorrenziale sul mercato mondiale: infatti bisogna ricordare che non si deve fare riferimento solo al mercato europeo. A tale proposito possiamo ricordare l'esempio della FIAT la quale era presente su tutti i mercati mondiali; successivamente, nel corso di una fase di crisi, si è concentrata sul mercato europeo. Tale situazione è inaccettabile per il mercato europeo, che deve comunque essere presente sul mercato mondiale. Dobbiamo quindi essere capaci di concorrere nel nostro mercato congiuntamente ai giapponesi e ad altri paesi produttori.

Signor Presidente, si potrebbe poi fare riferimento ai diritti d'autore, al quadro legislativo, allo statuto delle società per azioni, al progetto di una rete europea per le telecomunicazioni, alla rete di produzione e di distribuzione dell'energia, al sistema di formazione professionale europeo. Si tratta di aspetti che riguardano comunque il problema della competitività dell'industria europea, ma penso che in tal modo rischierei di entrare troppo nel dettaglio. Voglio concludere qui la mia esposizione, anche se forse non ho affrontato

tutti gli argomenti che interessano questa Commissione. Ritengo comunque che vi saranno occasioni ulteriori per approfondire la materia. Mi dichiaro comunque fin da ora disponibile a rispondere ad eventuali domande e colgo l'occasione per ringraziarvi dell'invito a partecipare a questa audizione.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Bangemann per la sua esposizione.

I senatori che intendono porre quesiti al vice Presidente della Commissione delle Comunità europee hanno facoltà di parlare.

Personalmente debbo solo ricordare agli onorevoli colleghi i concomitanti impegni dell'Assemblea. Colgo anche l'occasione per comunicare al dottor Bangemann che proprio ieri il Senato della Repubblica ha approvato il disegno di legge comunitaria per il 1990; speriamo che ora l'iter legislativo di tale provvedimento sia più celere.

ALIVERTI. Vorrei rivolgere alcune domande al dottor Bangemann, ma prima vorrei fare una breve considerazione relativamente alla nostra indagine conoscitiva. Probabilmente nell'indicare l'oggetto della nostra indagine ancora una volta abbiamo dimostrato una deformazione nazionalistica: infatti noi abbiamo parlato di competitività dell'industria italiana. Invece molto giustamente il dottor Bangemann stamattina ha affrontato il problema non dell'industria italiana, ma dell'industria europea.

Alla luce anche di questa corretta interpretazione e modificazione dell'oggetto della nostra indagine, vorrei sapere dal dottor Bangemann se egli effettivamente ritiene che sarà possibile creare un'industria europea. In altri termini, vorrei sapere se si renderà possibile il trasferimento della tecnologia in ambito europeo tra paese e paese, superando quelle barriere finora esistenti tra una nazione e l'altra, ma soprattutto tra un'industria e l'altra in ordine alla produzione. Vorrei soprattutto sapere se sarà effettivamente possibile competere all'esterno attraverso un mercato unico, ma soprattutto attraverso una industria unica.

Vorrei poi toccare un altro argomento. I contingentamenti adottati nel nostro paese hanno superato la fase transitoria; non si trattava quindi di un momento protezionistico, ma semplicemente dell'introduzione di alcuni criteri compensativi relativamente all'esportazione dei prodotti italiani. Personalmente ritengo che tali contingentamenti introdotti nei nostri paesi potranno difendere all'esterno la produzione europea, ma soprattutto porre in equilibrio il mercato mondiale, principalmente nei confronti del Giappone. Vorrei conoscere la sua opinione in merito.

VETTORI. Abbiamo appreso da notizie riportate sulla stampa che in questo periodo la Germania federale, nell'ambito dell'energia, intende utilizzare ancora più a fondo le proprie risorse di lignite e di carbone. Nell'ambito europeo è possibile pensare ad una integrazione tecnico-economica in materia energetica? Qual è la sua opinione in merito all'opzione tedesca?

BAIARDI. Volevo semplicemente chiedere al dottor Bangemann se l'analisi prospettata tiene già conto delle modificazioni introdotte nell'economia europea dai recenti avvenimenti verificatisi nell'Europa dell'Est.

TAGLIAMONTE. Voglio rivolgerle la stessa domanda del senatore Baiardi, con particolare riferimento alle conseguenze dell'ormai inevitabile, e da molti di noi auspicata, unificazione delle due Germanie.

BANGEMANN. Risponderò alle domande secondo l'ordine in cui sono state poste. In effetti rispecchiano un ordine logico e rendono più facile la mia risposta.

Anzitutto: dobbiamo creare una industria europea? Naturalmente gli organi nazionali si occupano della situazione dell'industria nazionale, come è ovvio, invece un commissario europeo si occupa dell'industria europea per il semplice motivo che essa non esiste ancora in tutte le sue forme e presenze. Esistono delle notevoli differenze, abbiamo certamente delle strutture europee nel settore tecnologico, come per esempio nel settore aerospaziale, abbiamo quattro imprese che si sono unite per produrre l'Airbus. Nel settore dell'industria automobilistica abbiamo notevoli possibilità di cooperazione in atto ma non sono ancora sufficienti. Siamo comunque in una fase di evoluzione, pensiamo all'industria dei veicoli industriali ma anche al settore dei veicoli per il trasporto di persone dove ci sono degli inizi di cooperazione.

Purtroppo non possiamo parlare di industria europea nel settore siderurgico e questo è molto deplorabile perchè ritengo sia un settore importante. Anche nel settore energetico non c'è ancora alcuna iniziativa. Ciò significa che abbiamo bisogno di una industria europea e che dobbiamo dare degli aiuti di avvio; per questo motivo è necessario sviluppare progetti. Ad esempio per il progetto Eureka abbiamo affidato dei progetti di ricerca con il vincolo che questi potranno essere sviluppati solo a livello di cooperazione tra imprese europee. Il *transfert* tecnologico non conosce barriere all'interno della Comunità.

Nel settore extracomunitario abbiamo ancora il COMECON ma a questo riguardo penso che ci sarà presto una nuova evoluzione.

Con la seconda domanda si chiedeva se siamo concorrenziali a livello mondiale. Possiamo dare due tipi di risposte. Certo, se analizziamo la bilancia commerciale della Comunità vediamo che siamo effettivamente concorrenziali: non abbiamo disavanzi, siamo la più grossa potenza commerciale mondiale se, appunto, possiamo parlare di potenza commerciale unica. Tuttavia se esaminiamo più da vicino la situazione vediamo che ci sono dei problemi, per esempio nel settore dell'elettronica avanzata li abbiamo nei confronti dei giapponesi. Per questo motivo nella politica di ricerca abbiamo cercato di aiutare l'industria per superare e colmare queste lacune.

Per esempio non è possibile che dobbiamo dipendere da altre entità per i componenti di *computers*. Dobbiamo creare norme europee e abbandonare quelle nazionali cooperando con altri paesi.

I contingenti non servono a nulla e vorrei ribadire che non proteggono nulla. Per ragioni storiche e di esperienza si può affermare e ribadire che un contingente o qualsiasi altra misura atta a tutelare una industria non serve a nulla perchè rende l'industria pigra e non concorrenziale. Non si tratta di una questione ideologica ma di una semplice riflessione di carattere economico.

Certamente esistono alcuni contingentamenti in paesi nei quali di solito non ce ne sono; per esempio nella Repubblica federale di Germania, abbandonando i contingenti nell'industria tessile si è visto che questa industria è diventata concorrenziale a livello internazionale. Questo è l'esempio più lampante.

Per quanto riguarda l'equilibrio commerciale con il Giappone certo questo problema va risolto con l'apertura del mercato giapponese. Non dobbiamo chiudere il nostro mercato ma operare in modo da far aprire ai giapponesi il loro. Per esempio gli Stati Uniti hanno approvato una misura molto efficace a questo riguardo. Anche a livello dell'*Uruguay Round* cercheremo di fare sforzi per l'apertura del mercato giapponese. Sappiamo che le barriere non sono soltanto politiche ma anche culturali e che naturalmente gli italiani preferiscono la FIAT, mentre i tedeschi allo stesso modo preferiscono le ditte tedesche; si tratta di un fattore culturale, non c'entra il protezionismo.

Poi ci sono altri prodotti per i quali una nazione è più rinomata rispetto ad altre come per lo *champagne*. Tutto il mondo ritiene che lo *champagne* francese sia il migliore e se sia poi vero non si sa, ma si tratta di una tradizione. Anche in Giappone vi è questa opinione e naturalmente si preferisce comprare prodotti giapponesi. Non è possibile superare così facilmente queste chiusure e bisognerà svolgere attività di informazione e lavorare sull'identità culturale.

Per quanto riguarda la successiva domanda, la Comunità per molto tempo ha attuato la politica di sfruttare al massimo le proprie risorse energetiche, però abbiamo solo dei giacimenti carboniferi e petrolio nel Mare del Nord. Non direi che questa politica sia errata ma dovremmo apportare delle correzioni senza finanziamenti o sovvenzioni a pioggia che potremmo utilizzare in altro modo.

Per questo motivo abbiamo chiesto alla Repubblica federale di Germania di abolire le sovvenzioni per il carbone; la Gran Bretagna si è già mossa in questa direzione e infatti concentra la propria protezione sulle miniere che possono lavorare con maggior profitto.

Ribadisco che al di là di questo vogliamo creare una rete europea di produzione e distribuzione dell'energia. Questo riguarda sia l'elettricità, sia il gas che altre forme energetiche. Poi bisognerà vedere come approntare le politiche nazionali.

Per quanto riguarda l'ultima domanda, tutto quanto da me esposto è vero anche senza tener conto degli sviluppi nei paesi dell'Est ed è ancora più vero se consideriamo invece questa evoluzione.

Vi sono paesi già pronti a collaborare con la Comunità europea e che dipendono in larga misura dalla CEE per la loro economia. Si tratta di un nuovo mercato: dovremo fare tutti gli sforzi possibili nei confronti dell'Europa dell'Est e in tale contesto l'unione dei due Stati tedeschi è solo un tassello del mosaico. Se riusciremo nel nostro intento, non ho

alcun dubbio che certamente vi sarà in Europa orientale una grossa aspettativa nella cooperazione con le Comunità europee.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Bangemann e i suoi collaboratori per aver partecipato a questa seduta.

Poichè nessuno domanda di parlare, dichiaro conclusa l'audizione. Il seguito dell'indagine conoscitiva è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 11,40.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il referendario parlamentare reggente l'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. GIOVANNI LENZI