
MERCOLEDÌ
SEDUTA DI VENERDI' 13 DICEMBRE 1967

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DE PASCALIS

La seduta comincia alle 9,30.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Esame del bilancio IRI per il 1966.

Il nostro Comitato riprende la sua attività con questo incontro con il presidente dell'IRI e i suoi collaboratori, che ringrazio vivamente per aver accolto il nostro invito. Essi sono accompagnati dal ministro Bo che riavremo in Commissione plenaria per esaminare i problemi delle partecipazioni statali.

Ricordo che la discussione sull'Alfa-sud ha ritardato questo incontro che era stato programmato alcune settimane fa. Il ritardo, però, non rappresenta un elemento negativo, dato che abbiamo modo di esaminare i problemi generali del gruppo IRI prima di affrontare in sede di Commissione plenaria l'esame del disegno di legge sull'aumento del fondo di dotazione dell'IRI. Abbiamo la fortuna di avere questa mattina anche l'onorevole Orlandi, presidente della Commissione bilancio e partecipazioni statali, che avrà anche il compito di riferire sullo stesso disegno di legge.

Come oggetto del dibattito di questo nostro incontro abbiamo fissato il bilancio del gruppo IRI per il 1966. Ricorderò che questo documento è stato presentato alla stampa nel settembre scorso; noi abbiamo avuto modo, singolarmente, di esaminarlo, e questa mattina lo potremo esaminare insieme. Faremo quindi un esame dell'attività generale dell'IRI, del ruolo che esso viene ad assumere nella politica di piano con particolare riferimento ai problemi dello sviluppo del Mezzogiorno.

Se i colleghi sono d'accordo potremo seguire la procedura di sempre: parlerà per primo il presidente dell'IRI, Petrilli, che illustrerà il problema generale del gruppo, successivamente interverranno i colleghi ponendo questioni, interrogativi o avanzando indicazioni, suggerimenti e proposte, quindi risponderà il presidente dell'IRI che si po-

trà avvalere dei suoi numerosi collaboratori, che ringraziamo di essere intervenuti.

Nel rinnovare i ringraziamenti al presidente dell'IRI, Petrilli, gli do la parola.

PETRILLI, Presidente dell'IRI. Signor Presidente, desidero dividere in quattro parti questo mio intervento introduttivo: premettere cioè qualche considerazione introduttiva, dire qualcosa sulla situazione finanziaria del gruppo IRI, dilungarmi sugli elementi costitutivi del programma del gruppo per i prossimi anni e giungere poi alle conclusioni; tutto ciò essenzialmente allo scopo di esporre i principali problemi che l'Istituto dovrà affrontare per assicurare alle aziende del gruppo il regolare finanziamento dei propri programmi.

Desidero anzitutto premettere alcune considerazioni generali, utilizzando all'uopo un documento ufficiale da noi recentemente presentato al Ministero delle partecipazioni statali sullo « stato patrimoniale consolidato » del gruppo IRI a fine 1966.

Lo stato patrimoniale consolidato del gruppo espone l'entità e la composizione delle attività patrimoniali delle aziende industriali che l'Istituto controlla nel loro complesso; contiene altresì la valutazione delle partecipazioni nelle banche di interesse nazionale e quelle delle altre aziende rappresentate soprattutto dalle partecipazioni di minoranza. Infine si evidenzia nello stato patrimoniale, il contributo dello Stato e del mercato al finanziamento del complesso di queste attività patrimoniali.

Non entro nei dettagli, ma ricordo alcune cifre di fondo; nel 1966 le attività patrimoniali del gruppo IRI hanno raggiunto la cifra di 5.823 miliardi di lire, cifra che rappresenta un aumento di 376 miliardi rispetto alla situazione consolidata alla fine dell'anno precedente (aumento percentuale del 6,9 per cento). Questo aumento è stato praticamente finanziato per intero mediante ricorso all'indebitamento. Si possono in proposito fare due

osservazioni: la prima riguarda quella che era la perdurante diffidenza del mercato verso gli investimenti azionari, la quale ha ridotto praticamente a proporzioni irrilevanti - per il quarto anno consecutivo - l'apporto di terzi sotto forma di sottoscrizioni al capitale delle società controllate. D'altra parte, non si è avuto alcun apporto da parte dello Stato nel 1966, in quanto l'aumento previsto per tale anno è scivolato al 1967.

In definitiva, non c'è stato praticamente alcun apporto di terzi al capitale delle società per l'indicata diffidenza del mercato e, non essendovi stato nessun aumento effettivo del fondo di dotazione, nel 1966 il finanziamento delle attività del gruppo è stato assicurato mediante ricorso all'indebitamento.

Altri dati di un certo interesse sono evidenziati da questo documento. Su un complesso globale di immobilizzi lordi di impianti (escluse le autostrade) pari a lire 4.234 miliardi e 200 milioni, questi immobilizzi lordi risultano ripartiti per settore come segue: 52,3 per cento nelle aziende manifatturiere, 47 per cento nelle aziende di servizi, 0,7 per cento nelle aziende varie.

Nelle aziende manifatturiere un posto di grande preminenza ha la siderurgia con 1.646 miliardi di immobilizzo, pari al 39 per cento del globale, seguita dalla meccanica, dai cantieri navali, dal cemento, dai tessili e da altre aziende: in totale, ripeto, 52,3 per cento.

Nel settore dei servizi la parte preminente l'hanno i telefoni, che rappresentano il 31,4 per cento, i trasporti marittimi con l'8,1 per cento, i trasporti aerei con il 4,1, la radiotelevisione con il 3,1, altre minori con lo 0,3 per cento. In totale, 47 per cento.

Per completezza di esposizione aggiungo il dato relativo alle autostrade: l'immobilizzo (al lordo del contributo ANAS) è di 542 miliardi e mezzo.

Se sommiamo tutte queste cifre, il totale dell'immobilizzo lordo al 31 dicembre 1966 è di 4.776 miliardi e 700 milioni.

Prima di scendere ai problemi finanziari che rendono necessario l'adeguamento del fondo dell'Istituto, vorrei sottolineare tre esigenze di fondo il cui soddisfacimento assume un gran rilievo per il processo di sviluppo del nostro Paese. Pensiamo cioè sia indispensabile attuare una tempestiva politica volta a realizzare un processo di ammodernamento di impianti nel settore dell'industria, un adeguamento dimensionale delle strutture e degli impianti alle nuove prospettive di mercato e, infine, uno sviluppo tecnologico, sia pure limitatamente (per quel che ci riguarda) a

certi rami della ricerca fondamentale e a quella applicata. Senza questo adeguamento non possono infatti sussistere possibilità di interscambio e di esperienze con i paesi più avanzati, e potremmo quindi cadere in assoluta soggezione nei riguardi dell'estero in questo campo.

Questi sono dunque i tre presupposti essenziali: ammodernamento, adeguamento dimensionale e sviluppo tecnologico, con le conseguenze relative sul piano della ricerca. Sono presupposti essenziali per metterci in condizioni di reggere alla concorrenza internazionale, che si fa sempre più spietata, e poterci inserire proficuamente in un sistema industriale comunitario che nel luglio dell'anno venturo diverrà un fatto operante.

Vediamo ora quale è la situazione finanziaria del gruppo. Per analizzarne i lineamenti con sufficiente approssimazione bisognerebbe tener presente alcuni elementi essenziali. Innanzi tutto che quanto maggiore è l'espansione degli investimenti e di conseguenza quanto maggiore è il fabbisogno relativo cui essa dà luogo, tanto minore è la aliquota che può essere coperta dall'autofinanziamento, il cui volume globale dipende essenzialmente dall'entità degli ammortamenti e quindi dalle attività in esercizio.

In proposito, vorrei ricordare alla Commissione che nell'ultimo quinquennio gli investimenti del gruppo IRI hanno raggiunto un livello estremamente elevato essendosi aggirati sulla media annua di circa 550 miliardi di lire. Se raffrontiamo tale ordine di grandezza al livello del quinquennio precedente (1958-62), che è stato di 348 miliardi, ancor più a quello del periodo 1948-1957 (di 168 miliardi in media per ciascun anno), vedremo che la dinamica degli investimenti è stata talmente elevata da determinare una graduale riduzione dell'autofinanziamento. Si comprende pertanto come mentre nel quinquennio 1958-62 l'autofinanziamento aveva coperto il 40-41 per cento del fabbisogno finanziario del gruppo, nel periodo successivo, 1963-66, l'aliquota sia scesa mediamente al 27 per cento.

In conseguenza, essendo diminuita l'aliquota autofinanziata è aumentata la quota da finanziare mediante risorse esterne. Questa riduzione, alla cui determinazione ha anche contribuito lo scorporo delle aziende elettriche, non costituisce, di per sé un male; non si tratta cioè di un fenomeno patologico, bensì fisiologico, nella misura in cui si accompagna ad una dinamica di investimenti sempre crescente.

Nonostante ciò, anche a seguito dell'incessante azione condotta in proposito, l'entità dell'autofinanziamento tende ad accrescersi anche se permane a livelli insoddisfacenti (29,8 per cento nel 1966).

Un secondo elemento: di fronte alle crescenti necessità di finanziamento delle aziende si deve rilevare che l'apporto dello Stato al fondo di dotazione, che costituisce il capitale del gruppo, in sostanza è rimasto contenuto in limiti notevolmente modesti. Ne deriva che mentre alla fine del 1963, esattamente quattro anni fa, il fondo di dotazione rappresentava l'11 per cento degli immobilizzi tecnici lordi del gruppo, alla fine del 1966, e cioè all'anno cui si riferisce l'ultimo bilancio dell'Istituto, questa incidenza percentuale del fondo rispetto agli immobilizzi era scesa all'8,8 per cento.

È vero che i fondi conferiti dallo Stato servono a finanziare soltanto una parte modesta della attività del gruppo - *grosso modo* circa il 10 per cento - però questo non ci autorizza a pensare che tale attività possa dilatarsi indefinitamente sulla base dell'apporto del solo mercato finanziario. Anzi vorrei sottolineare, ancora una volta, che non si può sostenere a lungo una situazione di puro indebitamento se non si vuole compromettere la stessa possibilità di ricorso da parte dell'IRI al mercato finanziario in un momento in cui si assiste ad uno sviluppo senza precedenti delle esigenze finanziarie dell'Istituto connesse agli investimenti previsti dal programma del gruppo.

Passo ora ad una sintesi espositiva degli elementi di questo programma. Prima però di esaminare partitamente i settori più importanti, vorrei fare qualche considerazione di insieme in ordine alle decisioni globali di questo sforzo che il gruppo si accinge a compiere nei prossimi anni.

Sulla base delle direttive emanate dal Governo abbiamo configurato un programma di investimenti dell'ammontare globale di circa 3.100 miliardi di lire, di cui 2.600 miliardi già in corso di esecuzione; la quota residua concerne il piano autostradale « aggiuntivo » e un ulteriore potenziamento della siderurgia IRI localizzata nel Mezzogiorno.

Su questa massa globale di investimenti vorrei fare alcune considerazioni. Preciso che non sono per ora in condizione di stabilire con esattezza il periodo esatto di riferimento cui imputare questa cifra di 3.100 miliardi. Si tratta di un programma globale polisettoriale complesso che assomma tanti programmi parziali. Per ciascun settore il

tempo di riferimento è diverso: può essere di due anni per alcuni settori, cinque o sei anni per altri. *Grosso modo* si ha una media di quattro o cinque anni, senza tuttavia potere stabilire un riferimento preciso. Inoltre la cifra complessiva ha un valore, per così dire, di fotografia delle decisioni adottate in un determinato momento ed è suscettibile di essere integrata, arricchita per effetto di aggiunte o varianti dei singoli settori, via via che se ne presenta la necessità. Ogni due o tre mesi si potrebbe rivedere una cifra di questo genere conseguentemente alle variazioni che intervengono in base a decisioni prese nel frattempo.

Un'idea dello sforzo del gruppo IRI si può avere facendo un confronto fra questa cifra e quella relativa agli investimenti dei singoli anni. Nel 1966 abbiamo investito 512 miliardi; nel 1967, 545 miliardi; nel 1968, è previsto un investimento per oltre 600 miliardi. Praticamente quattro volte quello che in media il gruppo realizzò nel periodo 1948-1957.

Un'altra osservazione: dei programmi formativi, pari, come detto, a circa 3.100 miliardi di lire, una quota di 500 miliardi concerne alcune iniziative nel settore siderurgico (il potenziamento, per esempio, del centro di Taranto), i programmi aggiuntivi delle autostrade, eccetera; programmi tutti per i quali siamo ancora in attesa delle decisioni del Governo.

In sintesi, queste sono le dimensioni dell'ingente sforzo che il gruppo si accinge a compiere nei prossimi anni. Sforzo che è destinato ad accrescersi nel corso dello stesso periodo per le iniziative che potranno certamente essere ancora decise e realizzate.

Prima di passare ad una esposizione più analitica, vorrei sottolineare quanta parte dell'attività va riferita allo sviluppo del Mezzogiorno. A questo proposito è necessario chiarire alcuni problemi in ordine alle concrete possibilità che si offrono all'attività del gruppo. Vorrei far notare alla Commissione che non sempre, anzi soltanto in parte, la localizzazione degli investimenti è possibile. Noi possiamo dividere, a questo fine, gli investimenti in tre categorie: 1) investimenti che riguardano principalmente il settore manifatturiero, per i quali ovviamente la localizzazione è possibile; 2) investimenti a localizzazione influenzabile per i quali si può decidere con un atto di volontà circa la scelta della ubicazione; 3) investimenti non localizzabili. Per esempio a tale categoria appartengono gli investimenti relativi alla costruzione di una nave o di un aereo anche se questi mezzi di

trasporto facciano servizio, poniamo, a Palermo o a Torino. I settori in cui la localizzazione non è influenzabile sono quelli che riguardano, ad esempio, i telefoni e la televisione per i quali le richieste del mercato sono legate alle esigenze locali. In quest'ultimo caso si possono favorire investimenti maggiori o minori ma non si possono fare impianti al di là di un certo limite.

Si tratta di classificazioni da tener presenti nel dare un giudizio quantitativo sulla localizzazione degli investimenti. Per esempio nel caso delle autostrade, pur trattandosi di settore facilmente localizzabile, lo stesso non è influenzabile da parte del gruppo IRI, perché si tratta di localizzazioni decise all'esterno del gruppo.

Per contro, appartengono alle attività a localizzazione influenzabile l'industria meccanica e quella siderurgica; per queste attività sono complessivamente previsti investimenti per oltre 600 miliardi che corrispondono a due terzi circa della nostra presenza totale in tali campi.

Se si tiene anche conto di quei settori a localizzazione non influenzabile quali sono, come già detto, i servizi, tali investimenti salgono a 900 miliardi di lire e rappresentano circa la metà degli analoghi investimenti effettuati nell'intero Paese. Si deve osservare che non sono quantificabili, nel momento attuale, gli investimenti, per altro considerevoli, da realizzare nel settore autostradale anche nel quadro del cosiddetto « piano aggiuntivo » ancora in fase di approvazione.

Passando al programma del settore siderurgico, occorre rilevare che, considerata l'ormai avvenuta entrata in esercizio dei nuovi impianti, i problemi di fondo si sono spostati dal campo della installazione a quello della messa a punto e dell'avviamento degli impianti. Tutti gli sforzi, quindi, sono indirizzati essenzialmente verso il massimo sfruttamento delle nuove capacità produttive e verso il miglioramento della qualità, proprio per conseguire quegli *standards* di produttività che sono richiesti dalle attuali condizioni di concorrenza, invero estremamente difficili.

La Finsider ha formulato un programma per il quinquennio 1968-71, che si fonda su una previsione di sviluppo del consumo di acciaio calcolata sulla base di un incremento medio annuo del 4 per cento. Nel 1966 abbiamo avuto in Italia un consumo di acciaio di 13 milioni 900 mila tonnellate; nel 1967 sembra che siano stati raggiunti i 16 milioni e mezzo di tonnellate. L'aumento del consumo,

quindi, è andato molto al di là delle previsioni. Si può dire, comunque, che l'aumento del 4 per cento rappresenta una previsione prudenziale e non eccessiva.

In questo modo, alla fine del quadriennio, cioè nel 1971, dovremmo raggiungere un livello di consumo di 19,5 milioni di tonnellate di acciaio che corrisponde ad un consumo *pro capite* di 350 chilogrammi, pressoché uguale a quello attuale della CEEA. Prevedere per l'Italia questo consumo tra 4 anni è, a mio avviso, abbastanza razionale.

Nella previsione di dover soddisfare questo consumo interno senza gravare sull'interscambio dei prodotti siderurgici che già attualmente presenta un *deficit* di 900 mila tonnellate annue di acciaio, e nell'intento viceversa di ridurre questo *deficit* a 500 mila tonnellate, la Finsider ha impostato un programma che prevede i seguenti sviluppi produttivi. Mi riferisco al periodo dal 1967 al 1971.

Nella ghisa abbiamo quest'anno 6,9 milioni di tonnellate e prevediamo di raggiungere gli 8,7 milioni, nell'acciaio abbiamo 9,3 milioni di tonnellate quest'anno e prevediamo di raggiungere gli 11,7 milioni; nei prodotti finiti abbiamo 7,3 milioni di tonnellate e prevediamo di raggiungere 9,1 milioni alla fine del quadriennio.

Naturalmente potrebbe anche darsi che l'ampliamento previsto per Taranto, tuttora all'esame dei competenti organi di Governo, non venga approvato. In tal caso, nel 1971 ci troveremo in presenza di un *deficit* complessivo della bilancia siderurgica di 1 milione 500 mila tonnellate annue, laddove, nell'eventualità di una approvazione dell'ampliamento previsto, tale *deficit* potrebbe essere contenuto, come ho detto, nella misura di 500 mila tonnellate annue.

Vorrei citare qualche dato sul *deficit* della bilancia siderurgica; sono comprese nei dati che cito le materie prime, cioè i minerali puri e il carbone.

Nel 1963 abbiamo avuto 348 miliardi di lire; nel 1964, 220; nel 1965, 102; nel 1966, 189; nel 1967, 265. Nel 1971, sempre nella ipotesi che non si addivenga all'ampliamento dello stabilimento di Taranto, raggiungeremo 380 miliardi di lire; se viceversa si procederà all'ampliamento dello stabilimento di Taranto avremo 280 miliardi. Sul piano della bilancia siderurgica, quindi, il *deficit* diminuirebbe di 100 miliardi per effetto dell'ampliamento degli investimenti, cioè nella specie per effetto dello sfruttamento più vicino all'integrità del complesso siderurgico di Taranto.

Ciò precisato, desidero mettere in evidenza che l'aspetto preminente del nuovo piano è rappresentato appunto dal potenziamento dello stabilimento di Taranto, da realizzare mediante la costruzione di un terzo altoforno e di un terzo convertitore « LD » (per elevare la produzione da 3 a 4 milioni di tonnellate annue) e di un laminatoio a freddo da 500 mila tonnellate annue, oltre naturalmente al proporzionamento delle installazioni e delle attrezzature esistenti.

Questo ampliamento, in vista del quale sono stati fin dall'inizio dimensionati adeguatamente le infrastrutture ed i servizi generali, risulta necessario, da un lato, per evitare che di fronte al previsto sviluppo dei consumi la produzione possa subire rallentamenti troppo accentuati, soprattutto in relazione al rifacimento periodico degli altiforni, e dall'altro per arginare le importazioni di laminati a freddo, che già negli anni scorsi hanno determinato un saldo passivo di 220 mila tonnellate nell'interscambio con l'estero.

Il programma della Finsider prevede un esborso nel quadriennio 1968-1971 di 435 miliardi. Vorrei ricordare, in relazione alle attività programmate dal gruppo Finsider, il notevole sforzo compiuto per ciò che concerne l'attività di ricerca, che si impernia principalmente sul Centro Sperimentale Metallurgico costruito alle porte di Roma. Questo centro, che sarà in grado di funzionare a pieno ritmo a partire dal 1968, è strutturato in tre divisioni: divisione processi, divisione fisica e chimica dei metalli, divisione qualità. Questa attività contribuirà a ridurre progressivamente nel tempo i contratti di assistenza tecnica di cui al presente si avvalgono le aziende IRI di questo settore.

Nel settore della meccanica siamo presenti, come gruppo, con le aziende inquadrata nella Finmeccanica, con la SIT-Siemens, l'Ansaldo Meccanica Nucleare e l'ATES. Gli investimenti previsti sono dell'ordine di 155 miliardi di lire (è escluso da questa cifra il « progetto Alfa-sud », di cui parlerò a parte).

Fermandomi per un attimo a dire qualcosa sull'Alfa-sud, vorrei precisare che la nuova vettura, di media cilindrata, si distinguerà in un certo senso rispetto alle normali caratteristiche delle vetture Alfa Romeo; essa dovrà avere una certa qualificazione per affermarsi in un mercato nel quale domina una forte concorrenza. Sono stati condotti in proposito studi accurati, dai quali è risultato che per produrre a costi competitivi bisogna prevenire una produzione di non meno di mille vetture giornaliere.

Vorrei anche precisare che presso l'Alfa Romeo di Arese prosegue la realizzazione del programma per raggiungere una più adeguata scala di produzione. È da notare infine che sul piano commerciale si dovrebbe realizzare una organizzazione comune alle due società «Alfa».

Presso l'ASGEN (risultata dalla fusione dell'Ansaldo San Giorgio con la CGE) è portato avanti il processo di specializzazione dei vari centri produttivi, onde raggiungere un più elevato livello di produzione, che costituisce la fondamentale ragione dell'avvenuta fusione.

Un cenno particolare vorrei fare al settore aerospaziale, nel quale con molto successo opera l'Aerfer, che ha raddoppiato nell'ultimo quinquennio la sua attività e prevede di raddoppiare ancora una volta, nel quadriennio 1968-71, la sua produzione. È interessante fornire anche qualche elemento sulla produzione del gruppo nel settore degli impianti nucleari. In questo campo opera l'Ansaldo Meccanica Nucleare, che si avvale delle fonderie dell'Ansaldo e presso la quale sarà concentrata la produzione di turbine. Essa controlla altre due aziende, la società Progettazioni Meccaniche Nucleari, che si occupa della progettazione delle componenti degli impianti nucleari, e la società Fabbricazioni Nucleari, che si occupa della produzione di elementi di combustibili nucleari e delle componenti interne per reattori.

Con questo raggruppamento, per il quale è previsto un investimento complessivo di 15 miliardi di lire, si è inteso anche contribuire a porre le basi per un'autonoma capacità nazionale di progettazione e di produzione di centrali elettronucleari.

Vorrei sottolineare che un'attenzione particolare noi rivolgiamo al settore aeronautico e a quello elettronico. Le decisioni in merito agli investimenti sono subordinate ad uno studio condotto dai gruppi di lavoro che sono stati appositamente costituiti presso il CIPE in occasione dell'esame del problema della Alfa-sud. I risultati non ci sono ancora noti.

Sulla situazione della cantieristica facente capo al gruppo IRI, ricordo che alla fine dell'anno scorso fu avviato un piano per un suo riassetto radicale, piano che prevede un investimento per circa 32 miliardi di lire destinati prevalentemente alla società Italcantieri, nella quale, come è noto, è stata concentrata l'attività delle costruzioni navali. Si tratta di un programma essenzialmente rivolto al potenziamento ed all'ammodernamento di Monfalcone, nel quale cantiere sarà costruito uno scalo-bacino per navi fino a 300 mila tonnellate di portata lorda.

Desidero fare anche un cenno sulla Grandi Motori Trieste, nella quale sarà concentrata la produzione di motori Diesel svolta attualmente dal gruppo IRI e dalla FIAT (la società è stata costituita con il 50 per cento di apporto dell'uno e dell'altra). L'impianto comporterà un fabbisogno complessivo di 45 miliardi.

Vorrei ricordare che in materia cantieristica recentemente si è avuto un accordo con le organizzazioni sindacali, accordo inteso al regolamento dei problemi principali relativi al personale, problemi insorti proprio in seguito al riordinamento del settore deciso dal CIPE l'anno scorso.

Passando al settore telefonico è da rilevare che in relazione allo sviluppo dell'utenza, al notevole aumento del traffico extra urbano, alla sempre più diffusa estensione della teleselezione, si prevede di realizzare ingentissimi investimenti nel prossimo quinquennio, con una media annua dell'ordine di 145 miliardi. La SIP in questo modo si prefigge di effettuare la completa automatizzazione del servizio e di portare la densità telefonica nazionale al livello dei più progrediti paesi europei.

A questo proposito vorrei sottolineare l'attività di una società del gruppo, la Telespazio, che nel quinquennio 1968-1972 investirà circa 5 miliardi di lire e che rappresenta una punta di tecnologia estremamente avanzata nel settore delle telecomunicazioni via satellite.

Con una recente decisione assunta dal CIPE si è adottata una nuova ripartizione del traffico fra Azienda di Stato e SIP. Questo nuovo assetto prevede compiti molto impegnativi per la nostra società, tra i quali ricordo: la realizzazione entro 30 mesi della teleselezione da utente su tutto il territorio nazionale, per la trasmissione via radio ad alta velocità, servizio molto diffuso in altri paesi e che comporta evidentemente una notevole utilità per tutti gli istituti che, come le banche, hanno sedi sparse nel territorio nazionale.

Aggiungo gli investimenti previsti nel 1968 per la radiotelevisione, dell'ordine di 18 miliardi di lire, con un programma che tiene conto però - vorrei sottolinearlo - dell'esigenza di adoperarsi per contenere al massimo i costi di questo servizio, nei limiti delle indilazionabili necessità. Il programma prevede, tra l'altro, il completamento di centri di produzione, l'estensione della rete televisiva e il miglioramento dei collegamenti attraverso ponti radio.

Nel settore dei trasporti marittimi stiamo assistendo ormai da qualche anno ad una evoluzione profonda del traffico: il trasporto passeggeri tende sempre più a contrarsi, per la concorrenza evidente del mezzo aereo, mentre sorgono nuove possibilità di trasporto merci che vanno affermandosi sempre più. Ora l'intero problema del ruolo delle compagnie di preminente interesse nazionale è all'attenzione dell'autorità competente ed è dai risultati di questo esame che potranno emergere i provvedimenti da adottare per adeguare questi servizi alle esigenze reali del Paese. Intanto abbiamo assunto nel corso del 1967 la decisione di un programma di rinnovo della flotta Tirrenia: questo prevede la costruzione di sei traghetti da 6.200 tonnellate di stazza lorda, di un traghetto di 900 tonnellate di stazza lorda e la trasformazione di una terza motonave tipo « regione ».

Diversamente dai trasporti marittimi l'attività dell'Alitalia è caratterizzata da una dinamica eccezionale che del resto contraddistingue il mercato in cui opera. Quindi questa società per mantenere le posizioni che ha acquisito nel mondo (si trova in una posizione di testa fra le compagnie mondiali) dovrà triplicare nel 1971 la sua capacità del 1966, il che richiederà una mole di investimenti estremamente rilevante. L'aumento dell'offerta sarà reso possibile dal potenziamento della flotta, che dovrebbe passare da 80 a 111 aerei, con caratteristiche tutti di maggiore capacità e velocità. Compresi gli importi per l'adeguamento degli impianti e delle scorte, gli investimenti dell'Alitalia sono previsti per il prossimo quadriennio in 250 miliardi di lire.

Infine le autostrade. Nel programma in corso di realizzazione da parte della società autostrade sono previsti investimenti per circa 487 miliardi: di essi 202 concernono il proseguimento di opere già appaltate o da appaltare, ma tutte munite della necessaria approvazione tecnica ed amministrativa da parte dell'ANAS; 319 sono attinenti a lavori da iniziare, i quali necessitano ancora della preventiva approvazione dei progetti o delle varianti da parte dell'ANAS. Quindi, come vedete, c'è una parte notevole, pressappoco il 60 per cento di questo programma, che è carente di approvazione amministrativa. La ANAS è stata da tempo indotta a sospendere l'approvazione di progetti o varianti di progetti che importino un supero di costi rispetto a quelli che furono approvati inizialmente, in conseguenza della determinazione di un contributo statale, che risulterebbe notevol-

mente superiore alla disponibilità di stanziamento che fu prevista dalla legge 729 del 24 luglio 1961. Come si è giunti a questa carenza? Accanto ad un elemento positivo, che è la dinamica del traffico, e che ha fatto registrare un notevole aumento rispetto alla previsione nei primi anni di concessione, sono contemporaneamente aumentate tutte le spese, non solo per il lievitare dei costi unitari ma anche per le caratteristiche tecniche che sono state richieste a queste autostrade, non essendo stati previsti inizialmente, per esempio, il rafforzamento della pavimentazione, l'installazione dei *guard-rails*, i nuovi allacciamenti alla viabilità ordinaria, le uscite e così via. Lo stesso aumento del traffico ha provocato aumenti di spesa, per la necessità di rifare il manto più spesso e per la manutenzione in genere. Ora tutto il problema è stato recentemente preso in considerazione dal Consiglio dei Ministri, che ha approvato un disegno di legge che regola in maniera diversa il rapporto fra Stato e società concessionarie, bloccando praticamente l'onere a carico dello Stato e trasferendo a carico delle società il rischio connesso alla validità delle previsioni di aumento del traffico e alla conseguente determinazione delle nuove tariffe. Questo disegno di legge, se approvato, consentirà il superamento della difficoltà economica, cui ho accennato, e l'avvio di un programma aggiuntivo, anche questo senza alcun nuovo onere a carico dello Stato.

Ci sono poi le infrastrutture. È da ricordare che in questo settore siamo interessati alla realizzazione di una strada tangenziale alla città di Napoli, iniziativa per la quale è stata creata una società apposita (senza oneri a carico dello Stato e del Comune). Questa strada, il cui progetto di massima è stato recentemente approvato con decreto del Ministro dei lavori pubblici, avrà una lunghezza di una ventina di chilometri, sarà a sei corsie e comporterà un investimento di 48 miliardi.

Questi sono gli elementi essenziali del programma che il gruppo IRI sta attuando, sui quali mi dichiaro a disposizione, con i miei collaboratori, per fornire quegli ulteriori chiarimenti che si potessero in materia desiderare. Vorrei però sottolineare che il gruppo IRI si trova a dover finanziare un programma di dimensioni mai sinora raggiunte e che, come l'esperienza insegna, tenderà ad aumentare a mano a mano che matureranno quelle iniziative che già si delineano, parte delle quali già allo studio presso il CIPE. Di qui la necessità di effettuare questi programmi, di adeguare tecnologicamente

e dimensionalmente l'intera industria nazionale nei settori in cui siamo presenti, in particolare nei settori manifatturieri e di avviare nel Mezzogiorno nuove iniziative di grandissime dimensioni, le sole, aggiungerei, che l'IRI è veramente capace di promuovere e di gestire.

Queste iniziative, decise, o quanto meno all'esame delle competenti autorità di Governo, comporteranno inevitabilmente un maggior ricorso delle aziende del gruppo all'IRI: cioè esse domanderanno sempre di più l'intervento dell'Istituto. D'altro canto, non è pensabile che l'IRI possa aumentare il suo ricorso al mercato obbligazionario senza il concomitante aumento dei mezzi propri: un'armonia di rapporto tra mezzi propri e indebitamento sul mercato deve esistere. Aggiungo che l'aumento del fondo di dotazione predisposto con la legge del 1964 è insufficiente: la parte residua ancora da riscuotere è dell'ordine di 59 miliardi di lire, cioè meno del 10 per cento degli investimenti che il gruppo prevede di realizzare in un solo anno, e meno del 2 per cento dell'ammontare complessivo di tutti i programmi di cui ho parlato. L'insufficienza dell'aumento del fondo di dotazione già stanziato è denunciata anche dal deterioramento che si avrebbe nel rapporto che ho citato all'inizio, tra fondo di dotazione e immobilizzi tecnici lordi. Questo rapporto che nel 1963 risultava pari all'11,5 per cento, è sceso l'anno scorso all'8,8 per cento, e nel 1972 si calcola che arriverebbe addirittura al 6,4 per cento, cioè ad un livello assolutamente insostenibile. Di qui appare in tutta evidenza la necessità di adeguamento del fondo di dotazione. Ecco perché le autorità hanno proposto un aumento del fondo stesso di 400 miliardi, ripartito nel quinquennio 1968-1972. La conseguenza di questo aumento sarebbe appunto il ripristino di quel rapporto dell'11,5 per cento tra mezzi propri ed immobilizzazioni, rapporto che, come ho detto, è andato via via deteriorandosi.

Ma questo adeguamento si impone anche per un altro motivo, e cioè per conseguire una gestione più equilibrata dell'Istituto, sul cui conto economico incidono oneri, cosiddetti impropri, connessi a situazioni indipendenti dalla volontà dell'Istituto stesso.

Credo di aver dato in questo modo una esposizione di sintesi e sono a disposizione per ulteriori chiarimenti.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Petrilli e dichiaro aperta la discussione.

GOEHRING. Sarò il più breve possibile, tanto più che devo difendermi anzitutto dall'accusa di essere un nemico acerrimo delle partecipazioni statali: il che non è.

Mi occuperò subito della parte finanziaria. Io ho sempre trovato una miniera di informazioni positive nelle relazioni dell'IRI: ma chi legge attentamente queste relazioni? Chi studia il valore delle parole? Noi abbiamo sentito oggi a quali livelli sia scaduto l'auto-finanziamento che è rappresentato dagli ammortamenti e da qualche altra cosa: siamo arrivati all'incirca al 60 per cento del livello precedente, quindi abbiamo un 40 per cento in meno di autofinanziamento. Questo a che cosa è dovuto? Allo squilibrio costante tra costi e ricavi. E ciò spiega il bilancio dell'IRI, al quale io non darei affatto importanza se esso non avesse alle spalle il bilancio delle società che compongono il gruppo. Ma il fatto è che il bilancio dell'IRI è precisamente il riflesso delle condizioni in cui si trovano le società. L'anno scorso l'IRI ha dovuto iscrivere all'ultimo momento in attivo 12 miliardi di perdite da ammortizzare. Si tratta di una voce di bilancio che senza dubbio il professor Petrilli e i suoi valenti collaboratori non hanno approvato nel loro intimo: non si mette all'attivo una perdita già constatata da ammortizzare. Ho cercato quest'anno dove fossero andati quei 12 miliardi: vuoi vedere - ho detto dentro di me - che li hanno trovati? No, non li hanno trovati: sono diventati 34 miliardi. E come li avete coperti? Li avete coperti rivalutando il portafoglio azionario bancario nel momento stesso in cui le banche per la prima volta riducono il loro contributo dal 10 per cento all'8,50 per cento.

PETRILLI, *Presidente dell'IRI*. Ella intende il dividendo all'IRI. È un capitale aumentato.

GOEHRING. In quel momento avete rivalutato il portafoglio, cioè avete detto: abbiamo delle azioni che valgono di più. Certo non l'avreste fatto se non ci fosse stata necessità di bilancio, perché un po' alla volta le vostre riserve sono finite tutte a zero.

Chi vi può fare colpa di questo quando avete denunciato dei fatti? Lo squilibrio tra costi e ricavi è sempre esistito e permane. Io porto un dato che probabilmente il presidente Petrilli già conosce: il costo del lavoro all'ENEL è arrivato al 39 per cento, quando il costo del lavoro nelle aziende elettriche raggiungeva già limiti elevati quando toccava la percentuale del 20-25 per cento. Io non discuto questo dato, ma quando si

aumentano le paghe nello stesso tempo si deve aumentare la produttività; se non si può aumentare la produttività, si devono aumentare i prezzi. Di qui non si sfugge: o si aumentano i prezzi o la produttività, oppure si mantengono invariate le retribuzioni. Non c'è una soluzione diversa, vivaddio, non c'è nei calcoli infinitesimali, non c'è fantasia di imprenditore che possa mutare questa condizione precisa.

E veniamo al finanziamento. Ella ha detto delle citazioni giustissime, ha detto delle verità sacrosante: noi siamo tutti rivolti al mercato obbligazionario. Se lo Stato avesse un risparmio pubblico che consentisse un aumento del fondo di dotazione con il bilancio dello Stato, non vi sarebbe niente da dire. Ma il fatto è che lo Stato, ormai, non dà più, come faceva precedentemente, fondi di dotazione traendoli dal proprio bilancio: li dà unicamente ricorrendo al mercato finanziario e sostituendosi agli enti nel pagamento degli interessi. E questi 400 miliardi figurano per aumentare il portafoglio: se non è obbligazionario, è un portafoglio dello Stato.

Quindi ancora una volta non ricorriamo a un capitale di rischio: diventa capitale di rischio, ma non è un vero capitale di rischio perché anche in questo caso vi è un ricorso al mercato finanziario. Ora, il mercato obbligazionario, professor Petrilli, è il mercato più pericoloso, perché significa un indebitamento continuo degli enti, delle aziende dello Stato verso i privati. Alla fine del 1969 noi saremo non lontani dai 20 mila miliardi di obbligazioni: e continuiamo ad emetterne. Ieri il ministro del lavoro, rispondendo ad un calcolo che io facevo, ha affermato che peccavo per difetto in quanto il settore previdenziale ha uno sbilancio che si aggira su i 2.800 miliardi. Ricorreremo ancora al mercato finanziario per coprire questo disavanzo di 2.800 miliardi? In atto si è ricorso al mercato finanziario per 270 miliardi, che rappresentano la prima *tranche* di quei 2.800 miliardi che si profilavano. E si dice apertamente (e ciò lo rilevo a proposito della ripresa di cui si parla) che ciò dipende dal fatto preciso che diminuisce il contributo. Il che vuol dire che il complesso dei contributi si è ridotto rispetto al 1963 malgrado l'aumento dei salari. E anche voi avete denunciato questo fenomeno.

La Finsider ha avuto un aumento di produzione del 7 per cento rispetto al 1965 e chiude il bilancio in pareggio. Ciò equivale, professor Petrilli, ad un eufemismo perché quando si dice che si chiude il bilancio in

pareggio vuol dire che non c'è una apprezzabile situazione economica. Ripeto, chiudere il bilancio in pareggio malgrado una espansione dalla produzione, cioè nel caso più favorevole.

Io ho provato una impressione di conforto, professor Petrilli, sentendo i suoi progetti per l'avvenire. Ma mi domando: come li finanzieremo?

Io mi riporto ad un altro principio che ella non può non avere accolto nella sua politica: abbiamo la metà del reddito nazionale medio europeo, ossia 800 mila lire circa *pro capite* contro 1.300.000 della Germania e press'a poco della Francia.

Questi sono dati positivi sui quali bisogna imbastire una politica.

Io sono, professor Petrilli, un lettore attento delle sue relazioni e quando in una di esse ho letto che abbiamo ormai raggiunto a Taranto con le 1.200 lire all'ora il livello medio della retribuzione europea, dichiaro che sarei lietissimo di questo se fosse inquadrato in una economia che si espande. Purtroppo, invece, la nostra è una economia che si restringe tanto è vero che gli istituti previdenziali accusano un diminuito incasso. Ciò vuol dire che quello che paghiamo in salari aumenta sempre in senso relativo e che costituimmo delle isole preferenziali che sono preoccupantissime perché quando andremo a dire che in quel tale settore statale le retribuzioni, le pensioni, le prestazioni previdenziali sono superiori del 40 per cento rispetto al settore privato, potremo continuare a nascondere ai lavoratori questa realtà?

BARCA. Perché dobbiamo nasconderla?

GOEHRING. Quella di Stato costituisce una azienda pilota. Ma pilotiamo una nave in un mare in tempesta o pilotiamo in questa maniera una nave da condurre in porto? In effetti pilotiamo uno squilibrio fondamentale tra costi e ricavi che ormai si impone all'attenzione di tutti e deve metterci tutti di fronte alle nostre gravissime responsabilità.

Si continua a fare contratti e si continua ad aumentare la paga. Orbene, la politica della busta paga è una politica suicida in queste condizioni. Ecco perché noi non possiamo avere un autofinanziamento nel settore delle partecipazioni statali.

Vi domandiamo: perché continuate a sostenere le Cotoniere meridionali? Che cosa c'è, professor Petrilli, che non funziona? Ci si son provati tutti. E perché avete costituito una azienda di confezioni che avete fatto

sospendere proprio poco dopo averla costituita? È stata un'operazione sbagliata e siete entrati in un campo in cui non dovevate entrare. L'azienda era nettamente passiva. Non è possibile che voi non abbiate tenuto conto di questa situazione. E allora a che cosa avete obbedito? A qualche sollecitazione di carattere politico? È chiaro che gli uomini egregi che dirigono l'IRI non possono accettare queste soluzioni. Tutto il settore tessile da anni costituisce una passività per l'IRI. E come potete chiedere al settore privato che invece paghi le tasse?

Se ella dicesse che chiede 800 miliardi e che questi 800 miliardi il mercato li può dare, sarei uno sciocco o cieco nei confronti degli interessi del Paese se mi opponessi. Ma voi non potete remunerare i capitali.

Nello statuto dell'IRI avete previsto il graduale rimborso dei fondi di dotazione. Professor Petrilli, io consiglio in primo luogo di togliere dal bilancio dell'IRI quei 56 miliardi che vi trascinate ormai da otto anni. Create lo strumento adatto per regolare questa perdita di 56 miliardi. Sono 56 miliardi perduti, sono 56 miliardi che non si recuperano.

Quindi, cerchiamo di vedere il fondo delle ragioni. Abbiamo, come dicevo, uno squilibrio fondamentale fra costi e ricavi, abbiamo la necessità di ricorrere non a capitali di rischio che affluiscono direttamente alle aziende. Ella stesso, professor Petrilli, ha dichiarato che questi capitali di rischio non si trovano più e si preferisce il mercato obbligazionario, che costituisce una passività dell'intero paese verso i privati. E con quali fondi potremmo sostenere un mercato obbligazionario che all'improvviso fosse colto da panico?

Io le dò atto che ella ha fatto una relazione esauriente sotto ogni punto di vista; non c'è niente in ombra nella sua relazione; la sua relazione rappresenta, oserei dire, la probità, c'è tutto quello che uno desidera vedere. Ella ha denunciato i mali profondi, la mancanza di finanziamenti, la necessità che il capitale di rischio sia in una certa proporzione con il capitale di finanziamento puro e semplice. Non ci ha detto però come questi fondi possono essere reperiti di fronte alla situazione che si è creata nel paese e non ci ha detto soprattutto come possiamo vivere a livello europeo quando lo sviluppo del nostro sistema è all'incirca il 55 per cento dello sviluppo del sistema economico europeo.

Questi sono i punti sui quali ho soffermato la mia attenzione e vi prego di scusar-

mi se mi sono dilungato e vi prego altresì di credere che quanto ho detto è dettato dall'animo di un uomo che non ha ambizioni, che non ha niente da sperare nell'avvenire altro che il solito viaggio che tutti gli uomini fanno prima o dopo. Quindi, quanto ho detto è animato da un affetto profondo per il mio Paese. Non porto assolutamente nessuna contrarietà viscerale alle partecipazioni statali, vedo nelle partecipazioni statali uno strumento di progresso nell'avvenire.

Le mie impressioni sono a torto definite pessimistiche. Io credo di essere un chiaro-veggente nei limiti a cui giungono, naturalmente, le mie cognizioni. Comunque, vi prego di credere che quanto ho detto è dettato soltanto da un desiderio di chiarezza.

ISGRÒ. Vorrei fare alcune domande di carattere marginale.

In primo luogo vorrei sapere qual'è stato il criterio prevalente che ha portato alla scelta della produzione di automobili con il progetto dell'Alfa-sud. Vorrei cioè sapere se è stato un criterio prevalentemente politico oppure economico e se sono state ipotizzate altre possibilità per produrre beni strumentali o finali nel Sud.

Chiedo inoltre se esiste un tentativo di valutazione da parte dell'IRI, distinguendo il settore industriale dal settore dei servizi, del valore aggiunto del gruppo rispetto alla formazione del reddito nazionale. Chiedo cioè se si è tentata una analisi di carattere statistico tenendo presente la formazione del reddito industriale rispetto a quello dei servizi.

Chiedo inoltre quali sono le prospettive di progettazione che l'IRI intende realizzare con i porti industriali di Cagliari e di Porto Torres.

Noi sentiamo la responsabilità dell'impegno di evitare lo squilibrio crescente tra il ricorso alle obbligazioni e al capitale proprio del gruppo e di far sì che l'IRI possa attingere al capitale proprio attraverso l'aumento del fondo di dotazione.

LEONARDI. Il problema che sostanzialmente dobbiamo esaminare è quello del fondo di dotazione, esigenza posta dalla relazione del bilancio dell'IRI del 1966 e anche dalle conclusioni a cui è arrivato il presidente Petrilli.

Ora, siccome la richiesta di aumento del fondo di dotazione significa praticamente il raddoppio del fondo stesso, mi chiedo se non sarebbe stato opportuno fare una relazione

particolare che avesse riassunto l'attività dell'IRI per quanto riguarda il vecchio fondo di dotazione. Mi domando cioè se si sarebbe potuto configurare in un modo del tutto particolare questo bilancio dando spiegazioni e giustificazioni per la richiesta di aumento del fondo di dotazione, oppure se sarebbe stato necessario fare una relazione particolare che mettesse a fuoco il particolare problema. Mi sembra un po' fuori luogo il fatto di concedere il raddoppio del fondo di dotazione alla fine del bilancio dell'esercizio di un anno.

PETRILLI, *Presidente dell'IRI*. Ho esposto un programma.

LEONARDI. La richiesta di aumento del fondo, però, viene fuori dai risultati del bilancio per l'esercizio 1966. Noi chiederemo perciò ulteriori delucidazioni.

Quanto alla sostanza siamo favorevoli all'aumento del fondo di dotazione, poiché per l'Istituto avere maggiori mezzi finanziari propri significa una maggiore libertà di scelta. Fino a quando infatti l'IRI sarà legato alla necessità di remunerare il capitale preso in prestito in qualsiasi modo (attraverso azioni, obbligazioni o le banche) le sue scelte saranno abbastanza vincolate dato che il capitale deve essere remunerato. Oltre ad una maggiore libertà di scelta, vi sarà quindi anche la possibilità (non necessità) di non remunerare il capitale, come finora è successo.

Il problema del fondo di dotazione e del suo aumento deve essere collegato con il fatto che le partecipazioni statali devono essere concepite come uno strumento per un intervento economico che non miri ad ottenere risultati necessariamente positivi sotto forma di profitto, ma miri a realizzare l'obiettivo di una scelta politica, l'obiettivo insomma della programmazione nazionale.

Venendo meno il concetto di profitto come strumento esclusivo di valutazione della efficienza dell'IRI, è evidente che ne deriva la necessità di un controllo politico con strumenti finanziari adeguati.

L'IRI è accusato dall'opinione pubblica (molte di queste considerazioni sono nostre) di essere una forma di intervento pubblico al servizio dell'economia privata. Cosa vuol dire questo? Vuol dire, praticamente, vendere beni e servizi a prezzi inferiori al costo se in quest'ultimo viene calcolato anche il prezzo del capitale del fondo di dotazione. Ne abbiamo già parlato per il settore della siderurgia nei rapporti con i maggiori grup-

più privati. Per le autostrade sono stati forniti alcuni dati ed oggi si parla anche di un aumento delle tariffe; non è detto però quanto il previsto aumento delle tariffe coprirà le esigenze di finanziamento per la costruzione e la gestione. Non si sa come l'aumento del fondo di dotazione sia connesso con la esigenza di finanziare le maggiori spese per la rete autostradale.

Non voglio fare delle osservazioni che siano delle accuse poiché non dispongo di dati sufficienti, però bisogna rispondere con chiarezza all'osservazione secondo cui l'IRI praticamente opera a servizio dell'economia privata. Ci si chiede cioè se questo fondo di dotazione non sia altro che un contributo in più dato dallo Stato, indirettamente attraverso la forma imprenditoriale, all'economia privata.

Ella, presidente dell'IRI, ci ha fornito dei dati di carattere tecnico-economico, aggiungendovene altri al livello aziendale; però essi devono essere interpretati in modo politico. Si sarebbe dovuto dire qual'è la funzione antimonopolistica dell'IRI, dove e come si è espletata e quanto è costata. Una certa attenzione è stata data alla funzione meridionalistica di questo istituto, però non si è parlato della sua azione anticongiunturale, di quanto questa sia costata e, quindi, come il vecchio fondo di dotazione abbia esaurito le sue possibilità, tanto da richiedere nuovi fondi. Quali sono i settori e le aziende maggiormente passivi?

Il dato dell'11 per cento come rapporto di copertura degli immobilizzi, con mezzi propri, è puramente formale. Il riferimento storico non ha senso. Se l'IRI facesse una azione meridionalistica più avanzata, per esempio, si potrebbe avere necessità di un contributo maggiore, in modo da arrivare con capitali propri, cioè non necessariamente remunerabili, non all'11, ma al 20 per cento. Quindi ritengo che queste cose avrebbero dovuto essere esposte e avrebbero richiesto una attenzione particolare. Cioè: l'uso del vecchio fondo di dotazione, in quali settori e per quali obiettivi è stato impiegato e dove e come deve essere destinato il nuovo?

Alle pagine 72, 73 e 74 ci sono delle tabelle che in parte rispondono a questa domanda, ma per il periodo di un anno. Invece io avrei voluto vedere tutto il periodo del vecchio fondo di dotazione. Per questo chiedo una relazione particolare, appunto perché si passa da un certo tipo di sviluppo ad un altro tipo di sviluppo. Voi avete detto che

in passato il tipo di sviluppo era accentrato alla siderurgia, ai telefoni e alle autostrade. Per il futuro, quale parte di questo programma di investimenti sarà in grado di coprirsi e quale, invece, dovrà essere coperta dal denaro del fondo di dotazione? Allora verrebbe fuori probabilmente il problema dell'Alfa-sud, perché in questo periodo di finanziamento, quando ancora non c'è produzione, si verrebbe ad assorbire una parte del fondo di dotazione. Insomma, se ci fosse stata una relazione particolare, avremmo potuto discutere meglio sulle ragioni dell'aumento del fondo di dotazione.

Una risposta c'è ed è data così: corrispondenza al piano. Cioè, la ragione di questo aumento del fondo, e quindi di questa richiesta di maggior denaro pubblico, è la maggiore corrispondenza al piano. Poi però vediamo: maggiore motorizzazione, maggiore incidenza dei consumi sul reddito non previsto dal piano; poi vediamo: aumento dell'attività autostradale e simili. E poi leggo nella vostra stessa relazione la denuncia del fenomeno già più volte da noi stessi denunciato: diminuzione percentuale del traffico passeggeri e aumento percentuale del traffico merci sulle autostrade, e quindi aumento del carico pesante. Ma allora dove va a finire l'aumento del traffico merci sulle ferrovie come previsto dal piano?

Insomma, presidente Petrilli, io le faccio delle osservazioni per cercare di arrivare a maggior chiarezza e coerenza, per spingerci a rapporti tali che ci permettano di aiutarci, perché - ripeto - noi siamo favorevoli all'aumento del fondo dell'IRI, siamo favorevoli a questo tipo di finanziamento dell'impresa pubblica; perché se l'impresa pubblica non ha fondo di dotazione, non può avere una libertà di scelta. La nostra posizione è quindi favorevole; però chiediamo dove e come il denaro pubblico è impiegato.

BARBI. Mi pare che il ritardo di questo *hearing* (orribile parola!) o « udienda conoscitiva » sia cosa spiacevole, perché ci ha portati a ridosso della discussione della legge per l'aumento del fondo di dotazione, e questo in certo modo disorienta o deforma il nostro dibattito. Infatti la discussione che abbiamo svolto intorno all'Alfa sud, e che ci ha fatto poi ritardare questa udienda, non è servita per qualche collega a mettere da parte le richieste per l'Alfa-sud. Per esempio dalle osservazioni del carissimo collega Isgrò arguisco che egli non ha partecipato alla discussione sull'Alfa-sud.

Comunque, siamo oggi portati a parlare prevalentemente sul fondo di dotazione. Io sarei tentato di uscirne completamente, ma dobbiamo rimanere in argomento. Tutto il resto del programma, non solo mi pare che da tutti venga accettato (e questa è una soddisfazione per il presidente Petrilli e per i suoi collaboratori), ma viene in certo modo condizionato al problema del fondo di dotazione. Quali sono i fini del fondo di dotazione? L'ha detto poc'anzi l'onorevole Leonardi, e su questo tema sono più d'accordo con lui che con il collega Goehring.

GOEHRING. È logico: il « dialogo » continua !...

BARBI. Vedrà che su molti altri argomenti il dialogo - ahimé ! - non è possibile. È una questione di logica e di coerenza.

Si deve avere denaro non necessariamente remunerato perché noi attribuiamo alle partecipazioni statali compiti di interesse generale nell'economia generale del paese, compiti che i privati - che mettono del capitale di rischio che vogliono sia remunerato - non affronterebbero; e ciò nel campo dei servizi, delle infrastrutture, di alcune industrie di base, di industrie manifatturiere (per esempio l'Alfa sud). Perciò è giustificato il capitale del fondo di dotazione e perciò ne chiediamo l'aumento.

Io non sono però d'accordo con l'onorevole Leonardi quando dice che l'IRI e in generale le partecipazioni statali fanno una politica economica al servizio dell'industria privata. Io domando: ma a servizio di chi dovrebbe farla se non a servizio dell'industria privata? Se si dicesse « a servizio di talune industrie private, dei famosi monopoli od altro », avrebbe ragione il collega Leonardi. Ma siccome questo non è, non deve essere e non ha intenzione di essere, è logico che l'investimento di questi capitali del fondo di dotazione, capitali che non vanno remunerati, deve essere fatto a servizio dell'industria privata, cioè a servizio di un'economia di mercato nella quale ha prevalenza l'industria privata. (*Commento del deputato Barca*). Noi abbiamo sempre contestato che le scelte politiche siano state fatte sulla base esclusiva delle scelte dell'industria privata. Abbiamo invece sempre sostenuto, anzi, che le scelte politiche hanno condizionato le scelte dell'industria privata, almeno in questi ultimi anni in cui il fondo delle partecipazioni statali ha cominciato ad essere consistente, non certo nel dopoguerra o nei primi anni di funzionamento.

LEONARDI. La mia preoccupazione era di porre il problema e di incitare ad una relazione che rispondesse alle domande che abbiamo posto.

BARBI. Io ho chiarito che nella nostra concezione (lo ripeto per l'ennesima volta) le partecipazioni statali devono essere a servizio dell'iniziativa privata, che rimane cardine e fondamento dell'economia di mercato, cioè del nostro sistema economico.

BARCA. È la prima volta, che la democrazia cristiana lo dichiara con questa chiarezza ! Ne prendiamo atto.

RAUCCI. È un'affermazione storica !

BARBI. Naturalmente questo non vuol dire che l'IRI non debba avere la preoccupazione di alimentare anche diversamente, oltre che col fondo di dotazione, le sue disponibilità finanziarie.

Qui vorrei rivolgere una domanda al presidente Petrilli, anzi proprio per questo ho chiesto la parola. Il presidente Petrilli ha detto che la partecipazione dei terzi, in sostanza la partecipazione azionaria alle aziende dell'IRI, è andata via via diminuendo. Si tratta di un fenomeno generale non limitato, ahimé !, soltanto all'IRI. Perciò chiedo al presidente Petrilli quanto segue: è possibile che un grande gruppo integrato, con larghi mezzi a disposizione come è il caso dell'IRI, che dispone di strumenti di divulgazione e di propaganda, non svolga un'opera per facilitare, per persuadere - come dire? per stimolare la partecipazione dei terzi al capitale azionario delle aziende?

Di recente ho avuto modo di vedere (e credo che molti dei presenti l'abbiano vista) un'interessantissima indagine fatta da TV-7 sull'atteggiamento psicologico degli italiani in genere nei confronti della borsa e per conseguenza delle azioni. Il servizio è stato molto interessante. Si è potuto vedere che non soltanto persone ignoranti ma anche persone di un certo rilievo, laureati, eccetera, non sapevano neppure che cosa fossero le azioni e comunque tutti dimostravano una assoluta indifferenza nei confronti di questo istituto.

Nel corso della trasmissione il professor Forte (che commentava) forniva i dettagli sulla esigua percentuale degli italiani che partecipa al mercato azionario, a differenza di quello che avviene in altri Paesi. Siccome mi pare che questo sia un grave difetto del nostro sistema, chiedo appunto al professor Petrilli

se si possa fare in modo che l'IRI si renda benemerito anche in questo settore, sollecitando la partecipazione azionaria e contribuendo a rimuovere le deficienze; insomma cercando per così dire di rieducare l'opinione pubblica ed escogitando i sistemi più acconci per incoraggiare gli orientamenti degli italiani a questo riguardo. Del resto qualche cosa del genere è stata fatta alcuni anni fa dalla CISL quando lanciò l'idea del cosiddetto risparmio contrattuale. Qualche cosa di simile non si potrebbe prendere in considerazione nel corso delle trattative tra sindacati e dirigenti dell'IRI? Ho molto apprezzato, per esempio, nella recente vertenza per il rinnovo del contratto dei lavoratori dei cantieri, una notevole innovazione che si riferisce al rispetto del lavoratore, al rispetto dei valori umani e non soltanto delle sue capacità produttive. Se una cosa del genere potesse essere fatta sul piano della partecipazione azionaria da parte dei lavoratori credo che daremmo un contributo veramente notevole a tutta l'economia italiana.

Vorrei fare un'ultima osservazione a proposito delle società di preminente interesse nazionale. Vi è un solo punto sul quale non sono d'accordo con il presidente Petrilli e cioè il punto che riguarda la scelta delle navi: non è vero che la localizzazione non sia influenzabile! Quando negli anni scorsi abbiamo commesso quell'enorme errore economico e politico di costruire la *Leonardo* e la *Raffaello* si è pur trattato di una scelta a localizzazione influenzabile. Inoltre quando si stava per fare (e d'atto al presidente Petrilli di aver contribuito ad impedirlo) la scelta relativa alla pratica liquidazione della *Tirrenia*, anche quella era senza dubbio una scelta a localizzazione influenzabile. Tanto è vero che gli organi competenti hanno determinato un'influenza la prima volta negativa e la seconda volta positiva, s'intende a mio giudizio.

Adesso si parla di un progetto relativo alla costruzione di sei grandi traghetti (più uno piccolo per Malta). Il progetto però si trascina da un pezzo. So che la marina mercantile lo ha già approvato da tempo. Quali sono le difficoltà per cui il progetto non va avanti? Vi sono forse difficoltà da parte del Ministero del tesoro?

Vorrei che su queste domande il presidente Petrilli fornisse una qualche risposta.

BARCA. Desidero innanzitutto ringraziare il presidente dell'IRI della cortese esposizione. Noi siamo un po' alle prime armi con le udienze conoscitive delle quali io sono stato

sempre uno strenuo assertore perché le ho sempre considerate come un'importante strumento di conoscenza e di controllo da parte del Parlamento.

A costo di peccare per difetto cercherò perciò di distinguere ciò che dobbiamo valutare in questa sede da quello che dovremo discutere sul piano dei rapporti con il Governo. Credo che se riusciremo a mantenere ferma questa distinzione l'udienza conoscitiva potrà acquistare via via una sempre maggiore importanza ai fini della nostra attività legislativa. Perciò più che aprire una discussione vera e propria vorrei limitarmi a rivolgere alcune domande, anche se ritengo opportuno precisare fin da questo momento che noi siamo favorevoli nonostante riserve non marginali sulla politica dell'Istituto, all'aumento del fondo di dotazione dell'IRI.

È necessario ribadire subito tuttavia che questo aumento pone e ripropone problemi che non sono soltanto quelli di cui ci sono state esposte le tematiche (stato patrimoniale consolidato, prospettive di investimento) ma anche di ordine più generale nei confronti dei quali mi auguro possa aversi un apporto dello stesso professore Petrilli nella sua qualità di esperto.

Noi ci siamo battuti (ed io personalmente sempre fin da quando ebbi il piacere di incontrarmi, nel 1945, con il professore Saraceno) a favore di una gestione economica delle partecipazioni statali sulla base del rispetto dell'economicità della gestione nell'ambito di scelte politiche date. Mi sono battuto per questo, con l'accordo del mio gruppo, anche in occasione della discussione del programma economico quinquennale, rendendo chiaro che il primato della politica non significa e non può significare che le singole gestioni non debbano avvenire secondo criteri di economicità.

Proprio per questo però si deve essere esigenti nell'accertare che gli aumenti del fondo di dotazione non servano alla copertura dei *deficit*. E di questo non ci è stata data certezza. Inoltre credo che a questo proposito non si possano non aprire alcuni problemi circa la remunerazione del fondo. Noi non escludiamo affatto che possano essere concessi con piena consapevolezza e pubblicità, degli stanziamenti anche cospicui per le partecipazioni statali, deliberati dalle autorità politiche, per fini politici o sociali tali da assicurare solo nelle lunghe prospettive o solo su un piano generale un vantaggio economico. In questo caso si dà evidentemente un fondo di dotazione a copertura di *deficit*. L'autorità

politica, l'esecutivo ed il legislativo, devono sapere e dire chiaramente in questo caso che il fondo di dotazione viene concesso per far fronte ad una situazione deficitaria e devono dimostrare l'esistenza di un rilevante problema politico e sociale. In caso contrario, se non vogliamo confondere l'economia con l'assistenza o il sottogoverno, il fondo di dotazione deve avere una remunerazione.

All'onorevole Goehring, il quale ha criticato il mio dialogo con la parte democristiana, vorrei dire che mi piacerebbe fare un dialogo anche con lui, su questo tema. I colleghi liberali sembrano dimenticare infatti che è proprio a vantaggio del sistema che essi difendono che vengono concessi fondi di dotazione ad imprese pubbliche e semipubbliche senza remunerazione e senza profitto. Non è certo questa la sede adatta per discutere di complessi problemi teorici. Ma è un fatto che, se quote sempre più consistenti di capitale, ovviamente statale, sono condannate a restare senza remunerazione, questo accade per consentire un ulteriore allargamento del processo di produzione - che chiede sempre maggiori capitali, che esige una composizione organica sempre più forte - senza che venga messo in discussione, per il settore privato, il saggio di profitto. Il fatto di avere una parte del capitale sterilizzata dal punto di vista del profitto, che continua tuttavia ad operare nel processo di produzione, è anche un modo per garantire un più alto saggio di profitto al capitale che resta e che viene utilizzato dall'industria privata.

Detto questo, passo rapidamente a formulare alcune domande.

Vorrei sapere dal professor Petrilli o dai suoi collaboratori come sia possibile realizzare sul piano concreto quel rapporto organico con il CNEN (nella relazione del Ministro Bo si parla anche di rapporto con l'ENEL) che dovrebbe essere affidato alla società Progettazioni Meccaniche Nucleari, di nuova istituzione. Noi siamo molto preoccupati di questo problema, perché la ricerca non può svilupparsi senza adeguati sbocchi industriali. Oggi il CNEN è in grave crisi non soltanto per gli attacchi che ha subito, non soltanto per tutto ciò che è stato connesso, giustamente o ingiustamente, al cosiddetto « affare Ippolito », ma anche perché non ha sbocchi industriali per la sua ricerca.

In secondo luogo, vorrei che il professor Petrilli mi desse un chiarimento su ciò che si intende fare nel campo dell'industria di conservazione, trasformazione e distribuzione dei prodotti alimentari. Nella relazione del

Ministro Bo si parla, se non erro, di 35 miliardi di lire, dei quali oltre 31 dovrebbero essere investiti da parte della SME. È questo un settore che ci interessa particolarmente, dato che l'industria privata sta lavorando attivamente per precostituirsi situazioni di monopolio a danno dei contadini e dei consumatori. Abbiamo visto cosa è successo a Rivalta Scrivia e conosciamo i piani della Shell per ciò che riguarda Trieste e la Puglia. Desideriamo pertanto sapere come l'IRI pensa di operare in questo settore.

In connessione con tale problema vorrei anche chiarimenti sull'impegno dell'IRI nel settore dei trasporti. Non intendo rinnovare qui un discorso sulle autostrade, voglio solo ricordare che la soluzione del problema di un rapporto nuovo tra industria e agricoltura è condizionata anche dai trasporti. Fra i vari tipi esistenti assume oggi particolare importanza il trasporto attraverso contenitori che possono servirsi indifferentemente del mezzo ferroviario, di quello stradale e del trasporto via mare. Ebbene, vorrei sapere se l'IRI pensa di operare in modo più organico in questa direzione o pensa soltanto di fornire autostrade ad altri, che poi opererà questo collegamento organico e realizzerà un rapporto imperialistico nei confronti dell'agricoltura, attraverso uno strumento così importante qual'è quello della conservazione e del trasporto dei prodotti alimentari.

In terzo luogo, desidero sapere che cosa si pensa di fare nel settore dell'elettronica, per uno sviluppo di questo settore diverso da quello attuale, considerato anche (lo stesso professor Petrilli lo ha sottolineato) che si tratta di un campo che fra l'altro, almeno per il 50 per cento, condiziona le stesse prospettive dell'aeronautica. Infatti, oggi un aeroplano, dal punto di vista della sua costruzione, investe per il 50 per cento il settore elettronico.

CAPRARA. Concordo pienamente con quanto hanno dichiarato altri colleghi del mio gruppo, e particolarmente l'onorevole Barca, in relazione al fatto che il discorso politico ulteriore dovrà essere fatto con il nostro interlocutore politico istituzionale, cioè il Governo. È chiaro, quindi, che in questa sede dobbiamo limitarci a porre le domande che riteniamo necessarie ai fini di acquisire le migliori conoscenze dirette dei problemi, riservandoci, come faremo del resto in occasione della discussione sul fondo di dotazione dell'IRI, di instaurare un dialogo poli-

tico con il Governo ed in particolare con il Ministro delle partecipazioni statali.

Vorrei prendere le mosse da una questione che a me pare qualificante del programma generale che ci è stato esposto, vale a dire l'intervento dell'IRI nel Mezzogiorno. Nella relazione previsionale programmatica per il 1968, che ci è stata presentata qualche giorno fa, è detto, a proposito dello sviluppo industriale del Mezzogiorno, che i risultati generali dell'azione rivolta allo sviluppo economico del Sud sono ancora insoddisfacenti, soprattutto per quanto riguarda il suo punto più cruciale, l'industrializzazione.

Non confondo evidentemente le responsabilità dell'IRI con quelle generali della politica governativa e della politica di pianificazione. Desidero soltanto porre al professor Petrilli un quesito particolare. Egli ci ha parlato di un impegno quantitativamente consistente per il prossimo programma pluriennale dell'IRI. Bisogna vedere se effettivamente questo impegno è adeguato alla denuncia del risultato insoddisfacente che lo stesso Governo ha riconosciuto essere scaturito in questi anni dall'azione intrapresa nel Mezzogiorno.

Ammessa, comunque, la congruità quantitativa di questo impegno dell'IRI nel Mezzogiorno, è importante stabilire quali scelte di settore e quale politica di industrializzazione l'IRI intende realizzare nel Mezzogiorno, per ovviare alle attuali carenze e a questa dichiarata insoddisfazione.

Non voglio qui riprendere il discorso sull'Alfa-sud (concordo con quanto ha dichiarato il presidente del nostro Comitato, cioè che si tratta di un tema già ampiamente discusso). Mi pare che sulla congruità di questa iniziativa tutti abbiamo dichiarato di essere d'accordo. Mi preme però sapere se siamo arrivati o meno alla istituzione della società Alfa-sud. Mi pare che questo sia un punto fondamentale. Nella scorsa riunione si è detto che ormai eravamo alla vigilia di questa istituzione. (*Cenno di assenso del sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali Donat-Cattin*). Vorrei appunto sapere se questa vigilia è prossima, per conoscere i tempi di dilatazione dell'iniziativa, essendo convinto da questa parte che quello che oggi è fondamentale è avere tempi assolutamente ristretti nell'attuazione e quindi nella organizzazione di tutte quelle attività che sono connesse all'Alfa-sud.

Ma per rimanere su questo problema appunto delle scelte qualitative di intervento nel Mezzogiorno, vorrei chiedere alla corte-

sia del professor Petrilli e dei suoi collaboratori a che punto siamo nella formulazione di quei piani di collegamento con l'Alfa-sud di aziende sussidiarie del gruppo che poi devono costituire il tessuto reale di sviluppo di un intervento come questo nel Mezzogiorno. Vorrei sapere in concreto che cosa significa l'Alfa-sud per le altre attività del gruppo nel Mezzogiorno. Esiste questa possibilità oppure dobbiamo correre il rischio che un certo sviluppo dell'attività dell'Alfa-sud in materia di forniture sussidiarie possa portare ad un incremento che non sia a vantaggio del Mezzogiorno ma, paradossalmente, del nord? Oltre a tale specifica domanda, sollevo anche un problema fondamentale a proposito del collegamento tra industrializzazione e decisione per l'Alfa-sud: non mi sembra che questa decisione di incremento di quella che è la monocultura della meccanica italiana, l'automobile, possa servire per il Mezzogiorno ad incrementare quella svolta di cui parlavo poco fa; cioè assieme a questo intervento nella meccanica, quale altro pacchetto concreto di interventi in questo settore l'IRI ritiene di poter presentare per quanto riguarda l'industrializzazione e lo sviluppo del settore meccanico nel Mezzogiorno? Per esempio, c'è tutto il grosso problema dei mezzi di trasporto, di cui parlavo poco fa l'onorevole Barca. Vorrei far qui una domanda precisa: la Soprefin è impegnata, sembra, in un programma di costruzione di contenitori. Per quale tipo di progetti? È collegata questa questione al progetto Shell? Onorevole ministro delle partecipazioni statali, mi contento del suo cenno di diniego così immediato: evidentemente la notizia non è fondata.

BO, *Ministro delle partecipazioni statali*: Potranno essere utili anche per quello, ma non sono fatti direttamente per quello.

RAUCCI. L'inizio della lavorazione si è avuto sulla base di un contratto con la Shell.

CAPRARA. Siccome il progetto Shell ha una rilevante importanza, la nostra richiesta di informazioni è derivata da questo motivo. Ma assieme al problema della industrializzazione, cioè delle grandi scelte qualitative per il Mezzogiorno, professor Petrilli, vorrei farle qui un'altra domanda molto precisa sulla necessità, del resto già avvertita nel passato, dell'intervento dell'IRI in un settore particolare, quello dell'agricoltura: in che senso l'IRI ritiene di poter intervenire per

lo sviluppo di determinate strutture portanti dell'agricoltura e in specie dell'agricoltura meridionale? Mi riferisco in particolare a tutto il grosso tema della conservazione e della trasformazione dei prodotti agricoli, cioè ad un tema specifico, quello del quale parlava poco fa il collega Barca, ma facendo un esplicito riferimento: l'IRI prevede il proprio intervento ed interessamento in relazione al piano dei mercati approvato dal CNEL e del quale si dovrà parlare prossimamente anche qui? In che modo l'IRI programma o ritiene di poter programmare il proprio intervento in questo settore dell'agricoltura in relazione alla proposta CNEL sui mercati?

Il problema delle scelte qualitative per il Mezzogiorno credo che introduca l'altra questione fondamentale, cioè quella dei settori nuovi: elettronica, aeronautica. Qui vorremmo sapere, se ci consente, professor Petrilli, qualcosa di più di quello che ha detto, perché la decisione del CIPE del luglio parlava dell'istituzione di queste due commissioni di lavoro. Ella è in grado di anticipare qualche cosa di più? O lo è il ministro? Perché vorrei fare una domanda preliminare: quando si parla di elettronica che cosa si intende? Componenti elettroniche? Calcolatori? Già una indicazione in questo senso sarebbe estremamente interessante, facendoci capire la scelta che si intende fare nel settore nell'ambito di una scelta più generale.

BO, *Ministro delle partecipazioni statali*. Il CIPE ha assegnato il termine del 31 dicembre ai suoi gruppi di lavoro.

CAPRARA. Spero di avere una risposta più pertinente.

BO, *Ministro delle partecipazioni statali*. Questo per quel che riguarda il tempo.

CAPRARA. Sto domandando al presidente dell'IRI se da parte dell'Istituto c'è già una indicazione circa la sua politica in questo settore.

In collegamento con questo c'è il grosso problema dello sviluppo della ricerca. Anche questa è una questione della quale parlava poco fa il collega Barca. Vorrei specificare ancora questa domanda in questi termini: d'accordo, rapporti con il CNEL. Ma a che punto è il coordinamento del programma di ricerca fra enti pubblici, IRI, ENI, EFIM, e poi ENEL, ferrovie dello Stato, e poi, aggiungo, ricerca di base nelle università?

GOEHRING. A questo non può rispondere il professor Petrilli, ma il ministro delle partecipazioni statali. E l'ENEL è ancora fuori.

CAPRARA. L'ultima questione si riferisce ad un problema specifico, che è la politica di qualificazione, di occupazione e quindi tutti i grossi temi dei rapporti sindacali e di retribuzione nelle aziende IRI. Su questo tema mi limito soltanto a porre questa domanda, perché si tratta di avere una informazione generale, ripeto, sulla quale si potrà tornare in sede di discussione con il Governo.

ORLANDI. L'oggetto della riunione di oggi era praticamente l'esame del conto consuntivo del bilancio dell'IRI, ed è stato convocato per questo dal comitato delle partecipazioni il presidente dell'istituto.

Mi pare che, per quanto riguarda l'aumento del fondo di dotazione, da nessuna parte siano venute osservazioni di carattere negativo. Tutti sono d'accordo nel ritenere una esigenza, anzi una necessità, e considerano che maggiori mezzi propri significano maggiore libertà di scelta per l'Istituto. A proposito di questa maggiore libertà di scelta si è giunti a discutere del ruolo e della funzione delle partecipazioni, del sistema delle partecipazioni, poste al servizio di chi, ci si è chiesto, e di che cosa? È stato detto: al servizio dell'industria privata, ed è stato sottolineato che sono i privati che fanno le scelte. Mi sembra che dobbiamo però distinguere: per quanto riguarda il passato, il sistema delle partecipazioni era al servizio in generale della economia del paese, ma per il presente ed il futuro è al servizio della politica di piano che determina gli obiettivi e gli indirizzi. Ci si dice che questo sistema aumenta la libertà di scelta nell'ambito della politica delle partecipazioni, ma la libertà di scelta si svolge nella prospettiva di un piano che indica gli obiettivi.

Il piano pone alle aziende a partecipazione statale delle esigenze e al capitolo 37 si pone una esigenza per la quale esse dovranno operare con criteri di economicità; ma sul piano delle scelte può imporre talune di carattere sociale in pura perdita, come funzioni anti-monopolistiche e così via. Tutto questo si deve inquadrare nell'ambito della politica di piano che pone gli obiettivi ed in questo ambito la pubblica amministrazione, o meglio, le pubbliche imprese, sono strumenti della politica di piano.

Ciò premesso, ricordo che vi sono obiettivi che non consentono puri guadagni; talvolta le

imprese pubbliche possono avere una funzione trainante. Negli Stati Uniti, ad esempio, nel periodo di amministrazione roosveltiana sorsero delle fabbriche per la produzione di concime, nel quadro di una grande politica di intervento economico, senza altro scopo se non quello di determinare, in base agli studi compiuti, le esigenze di taluni consumi. Queste fabbriche sono poi sparite, ma sono servite a determinare le condizioni perché sorgessero determinate iniziative che non sarebbero state prese senza l'iniziativa statale.

Una delle maggiori preoccupazioni dei paesi europei è costituita dal grande divario che vi è fra le diverse industrie e dalla impossibilità che i privati siano in grado di agire da soli. La ricerca scientifica esercita sulla impresa pubblica una funzione trainante più che sulle altre iniziative; ed allora, per sollecitare maggiori impegni per la ricerca scientifica, quali sono gli impegni e le prospettive dell'IRI?

PRESIDENTE. Vorrei anch'io rivolgere qualche domanda al presidente dell'IRI. Prima però è necessario stabilire quali siano i limiti di questi incontri, che non possono coinvolgere l'esame di problemi di natura politica. Si tratta di approfondire attraverso contatti diretti con i massimi rappresentanti delle aziende statali i temi e le questioni che ci interessano, ricavando da questi incontri anche elementi di natura politica che dovremo travasare laddove i colloqui diventino più direttamente impegnativi e perciò stesso politici. Concordo con l'osservazione dell'onorevole Barca perché mi sembra opportuno, dato che abbiamo appena iniziato questa attività, porre dei limiti di competenza per non creare degli ostacoli al lavoro futuro.

Per quanto riguarda il livello di occupazione la relazione del 1966 afferma che alla fine del 1966 il numero degli occupati presso le aziende IRI era di circa 250 mila unità, con un incremento davvero minimo rispetto al 1965, il che riflette la situazione generale. Quali sono dal punto di vista occupazionale le possibilità di incremento tenuto conto che uno degli obiettivi della politica di piano, in cui l'attività dell'IRI deve inserirsi, è quello del raggiungimento a lungo termine della massima occupazione?

ANDERLINI. Massima o piena?

PRESIDENTE. Dopo avere a lungo discusso su questi due termini si è stabilito che « piena » ha un significato politico mentre

« massima » ha un significato economico, perché non sarà mai possibile sul piano economico fare coincidere tutta la manodopera disponibile con tutta la manodopera occupata.

Un'altra domanda riguarda il settore dei trasporti aerei e coinvolge considerazioni di natura politica. L'Alitalia ha incrementato la sua attività nel 1966 ed ha in programma un ulteriore incremento con investimenti per 250 miliardi che corrispondono alla pressione del mercato aeronautico mondiale. A questo punto si inserisce il problema dell'inserimento di questo incremento in tutto un settore aeronautico italiano e addirittura europeo ed il problema del rapporto con i grandi e medi supersonici.

Una terza domanda: è possibile ricavare la quota della partecipazione del gruppo IRI alle esportazioni italiane che nel 1966 hanno segnato un incremento dell'11 per cento? Quali cifre e quali previsioni possono farsi? È possibile infine avere, per quanto riguarda gli impegni esterni delle aziende del gruppo IRI, indicazioni più precise? Queste domande sono in relazione ai risultati di una recente mia visita in Australia ed in Nuova Zelanda. La nostra preoccupazione era quella di cercare nuovi sbocchi per l'esportazione della produzione italiana sul mercato australiano e ci siamo sentiti invece rivolgere la richiesta di interventi operativi da parte delle nostre imprese e di investimenti diretti da parte del nostro Paese.

Ho fatto questo riferimento per sapere se nel programma futuro dell'IRI è prevista una partecipazione in tal senso.

ANDERLINI. Vorrei avanzare una domanda su un argomento che finora nessuno ha toccato. Si è parlato molto del metanodotto che dovrebbe portare il metano dall'Unione Sovietica nell'Europa occidentale. L'IRI è indirettamente interessata a questo progetto. In un primo tempo si aveva la sensazione che l'accordo sarebbe stato raggiunto entro breve tempo, ma da qualche settimana notizie di stampa affermano che il progetto è ancora in alto mare. Sarei grato al professor Petrilli se ci desse a tale proposito qualche informazione.

PETRILLI, Presidente dell'IRI. È stato già detto che alcune delle domande rivolte al presidente dell'IRI dovrebbero avere come interlocutore il Governo, in quanto lo stesso non può prendere posizioni sulle questioni di politica generale. L'IRI è al servizio delle scelte politiche dello Stato, in particolare delle decisioni adottate dal CIPE e a noi tra-

smesse dal Ministero delle partecipazioni statali. Su tali questioni è quindi difficile dare una risposta, se non esprimendo punti di vista.

In secondo luogo vorrei rilevare che il nostro programma dev'essere considerato in questi termini esatti: come una fotografia di decisioni adottate nel momento in cui stiamo parlando; per esempio, mentre 2.600 miliardi sono già operativi, 500 miliardi sono ancora in sospenso in quanto subordinati a decisioni che dovranno essere prese dall'autorità governativa. In conseguenza vi è una incognita, che non ho potuto decifrare né nella misura né nella durata, costituita da tutte le decisioni che, ripeto, verranno adottate dall'autorità di Governo (come le decisioni del CIPE in ordine al settore dell'aeronautica e dell'elettronica). Pertanto il programma è incompleto, e lo sarà sempre, trattandosi di un programma in espansione.

Fatte queste premesse, risponderò alle domande nell'ordine con cui sono state avanzate.

L'onorevole Goehring ha affermato che la diminuzione dell'autofinanziamento è dovuta allo squilibrio tra costi e ricavi. All'inizio del mio discorso ho rilevato come la diminuzione dell'autofinanziamento costituisca un fatto fisiologico e non patologico quando sia connesso all'aumento degli investimenti, come nel nostro caso; cioè quando si assiste ad un andamento crescente degli investimenti, si ha come effetto una diminuzione delle quote di autofinanziamento. Ma questo è un elemento non patologico, ma di sviluppo, di dinamica, che a mio avviso dev'essere considerato positivamente.

L'esempio delle banche non è probante di una situazione di squilibrio, in quanto la percentuale dell'8,50 applicata su capitali aumentati ha determinato per l'Istituto un gettito sensibilmente superiore a quelli percepiti sui precedenti capitali nella misura del 10 per cento.

Quanto all'aumento del costo del lavoro, non ho in proposito dati precisi da citare, ma vorrei rettificare l'opinione secondo la quale negli istituti pubblici il costo del lavoro sarebbe più rilevante che nelle industrie private. Questo si può constatare in certi settori, come quello cantieristico, a livello dei salari, ma non della previdenza, che è unificata; non esistono in Italia forme previdenziali particolari per le aziende pubbliche, se non in certi casi di mutue aziendali con prestazioni integrative, casi del tutto irrilevanti.

Se un maggior costo dei salari in qualche caso si può riscontrare, ciò deriva soltanto dalla più elevata incidenza della manodopera specializzata; ciò importa una politica di maggior costo del lavoro rispetto alle aziende private. Possiamo fare trattamenti normativamente diversi da quelli delle aziende private, ma tali comunque da non incidere sostanzialmente sul livello medio del costo del lavoro. Vi è una soluzione, che lo stesso onorevole Goehring ha messo in luce, cioè l'aumento della produttività. In alcuni settori - in particolare quelli della siderurgia e della meccanica - lo sforzo per aumentare la produttività è stato veramente sensibile. Non vorrei fare discorsi di carattere generale, ma occorre dire, per esempio, che lo squilibrio degli enti previdenziali è dovuto, a mio avviso, sia a una diminuzione dell'occupazione globale e quindi ad un più contenuto incremento di contributi, sia ad un aumento delle prestazioni, anche sotto lo aspetto qualitativo; è quindi uno squilibrio fisiologico dovuto essenzialmente all'adeguamento della popolazione pensionata alla popolazione in generale. Il problema di fondo è dato dal fatto che gli oneri previdenziali di tutti i settori produttivi finiscono per gravare soprattutto sull'industria che, quindi, si trova a dover sostenere dei costi non pertinenti. Se domani l'Inghilterra entrerà a far parte del Mercato comune, sarà difficile per noi mantenere una posizione di competitività, in quanto i prodotti inglesi non saranno gravati nei costi degli oneri previdenziali, che sono caricati diversamente sulle aziende attraverso un sistema fiscale. Non sarà più possibile per noi sostenere una concorrenza di questo genere.

Il problema dell'armonizzazione degli organi previdenziali va visto dal punto di vista dell'azienda e da quello dei lavoratori. Non dico che le aziende non pagheranno, ma che devono pagare non in funzione della massa degli occupati, ma in funzione, ad esempio, dei benefici aziendali. È problema che trascende l'atteggiamento dell'IRI, ma che deve essere presente quando si parla di queste questioni.

Vi è il problema del come lo Stato faccia fronte all'onere del fondo di dotazione; io comprendo l'obiezione di fondo: « Voi aggiungete al vostro indebitamento un nuovo indebitamento che fa lo Stato ». In termini macroeconomici il discorso è valido, ma occorre tener presente lo sforzo sempre più intenso che l'Istituto deve affrontare per finanziare gli impegnativi programmi in essere. Io condivido l'argomento di fondo dell'onorevole Barbi:

noi dobbiamo tendere a remunerare il fondo di dotazione che non crediamo certo ci sia dato per non essere remunerato, ma quando lo Stato, il Governo, il Parlamento ci domandano un intervento che, pur giustificato da fattori sociali e ambientali, non presenta una convalida economica (un intervento cioè di natura extra-aziendale che comporta oneri impropri) noi possiamo o domandare il corrispettivo o non remunerare parzialmente il fondo di dotazione, con tutte le conseguenze che questo comporta; ma guai a noi se abbandonassimo il principio della economicità della conduzione aziendale. Il principio del profitto deve essere accettato.

Per quanto riguarda il livello degli investimenti non ho preoccupazioni circa la validità delle nostre imprese e la loro capacità competitiva sul piano europeo.

Di fronte a certi investimenti nel campo della siderurgia, dopo alcune difficoltà iniziali, sono convinto che abbiamo fatto bene ad investire e che faremo bene a continuare, perché è vero che abbiamo delle difficoltà iniziali ed è anche vero che rispetto ad un investimento massiccio che raggiungerà circa i 600 miliardi nel 1968, noi daremo lavoro a circa 6 mila persone, ma finalmente avremo fatto del nostro Paese un paese esportatore di acciaio.

GOEHRING. Avete importato 900 mila tonnellate.

PETRILLI, *Presidente dell'IRI*. Noi abbiamo cominciato ad investire massicciamente con la creazione del nuovo centro di Taranto sin dal 1960 e insisto nel dire che dobbiamo investire ancora di più. Non è possibile che l'Italia registri una importazione netta di un milione di tonnellate di acciaio. L'Italia deve produrne tanto da poterlo esportare, o, più precisamente, da non doverne importare in quantità così rilevanti. *Grosso modo* per ogni milione di tonnellate di acciaio che produciamo o che non importiamo la bilancia dei pagamenti trae un beneficio di 70-80 miliardi di lire. Questo discorso non può non interessare tutto il Paese. Questo è davvero un servizio che interessa la economia nel suo complesso.

Riguardo alle nostre spese faccio presente che, ad esempio, noi spendiamo molto per riqualificare personale, anche adulto, e non siamo sicuri che tutti gli uomini che si formano alle nostre scuole lavoreranno nelle nostre aziende, alcuni sono assunti da imprese private: anche questo è un servizio che avan-

taggia tutta la società, viste le evidenti carenze del sistema scolastico nazionale.

Circa la domanda rivolta dall'onorevole Isgrò sul criterio seguito, se politico o economico, rispondo che è un criterio economico, sociale ed anche politico nel senso di incrementare lo sviluppo economico. Noi avevamo l'Alfa Romeo ed a chi ci faceva osservare che non aveva la capacità di competere con i grandi gruppi mondiali abbiamo risposto: non possiamo far morire l'Alfa Romeo; la amplieremo creando un'unica impresa più grande, composta dell'Alfa Romeo più l'Alfa-sud, economicamente più valida.

Vi sono anche dei motivi non strettamente economici per quanto riguarda la scelta della localizzazione. Per l'azienda poteva essere più conveniente fare degli investimenti aggiuntivi a Milano, ma per l'economia nazionale è stato meglio farli a Napoli.

Non ci si può dire che ci siamo interessati del settore automobilistico per non occuparci, ad esempio, del settore dell'aeronautica, perché in quel momento potevamo occuparci soltanto dell'Alfa Romeo: avevamo a disposizione solo quella possibilità di iniziativa. Quando il Governo, attraverso i suoi organi, ci proporrà di entrare nel campo dell'aeronautica o dell'elettronica, noi esamineremo concretamente le possibilità e le condizioni che devono essere soddisfatte per altri interventi, possibilmente da localizzare nel Sud, in collaborazione o meno con gruppi privati. Sia chiaro comunque che la nostra non è stata una scelta elusiva di altri investimenti in altri settori.

Vi è un tentativo di valutare la partecipazione dell'IRI al reddito nazionale, ma posso dire che come quantità di valore aggiunto tutte le partecipazioni statali non superano il cinque per cento del corrispondente dato del settore privato. Noi dobbiamo fare infatti una politica di qualità, non di quantità, e con il cinque per cento si può fare una politica adeguata.

Se ci si chiede: « I vostri investimenti sono adeguati al compito di trasformare la realtà economica del paese ? ». Noi dobbiamo rispondere: « No, assolutamente no ! ». Attraverso investimenti così esigui non si possono modificare le strutture del Paese, bisognerebbe moltiplicare gli investimenti in misura ben altrimenti sostanziale per fare un intervento condizionatore. La scelta degli strumenti trascende però il nostro potere.

Circa le installazioni portuali sarde stiamo proprio adesso discutendo. Siamo stati invitati ad intervenire in Sardegna ed abbiamo

inviato dei nostri esperti per appurare fra le possibili soluzioni quale sia la più valida e sembra che la soluzione più felice sia quella del porto industriale ed abbiamo accettato di studiarla. La posizione del porto di Cagliari sembra particolarmente felice soprattutto come luogo di distribuzione delle navi portatrici di *containers*. Abbiamo quindi accettato di studiare concretamente il problema.

L'onorevole Leonardi ha mosso delle critiche alla mia esposizione: io non ho detto come sia stato utilizzato il fondo di dotazione nel passato. Non vi è un indirizzo distinto del fondo di dotazione, ma solo un giudizio che si può esprimere su tutto il complesso degli investimenti. A fine 1966 avevamo immobilizzato circa 4.800 miliardi e posso dire che a fronte dei 400 miliardi circa d'aumento del fondo, ne immobilizzeremo altri 3.000. Avendo ora un fondo di dotazione deliberato di circa 500 miliardi, noi con l'aumento proposto di 400 miliardi ci impegniamo a fare investimenti per altri 3.000 miliardi, ma è difficile dire quanta parte del fondo di dotazione dello Stato sia destinata a questo o a quell'altro investimento.

LEONARDI. Mi rendo conto che per il passato un esame sarebbe stato difficile, ma una indicazione di massima penso che sarebbe stato possibile darla. Ad esempio, la formazione del personale è costata e nel bilancio generale dell'IRI non ha certamente remunerato il capitale investito.

PETRILLI, *Presidente dell'IRI*. Si potrebbe rispondere che poiché non abbiamo remunerato il fondo di dotazione tutto quello che non abbiamo dato rappresenta il nostro onere, ma non sarebbe una risposta seria, perché confonderemmo con azioni del gruppo quelle che sono azioni aziendali. Potrei anche tentare di approfondire, ma sarebbe estremamente difficile per la naturale confusione dei mezzi di finanziamento.

LEONARDI. Lei dice, professor Petrilli, che non bisogna rinunciare al profitto ma profitto non ve n'è stato. Di questo dovrebbe darci una spiegazione.

PETRILLI, *Presidente dell'IRI*. Lei parla di profitto di gruppo o di un profitto aziendale?

LEONARDI. Per quanto riguarda il fondo di dotazione non l'avevo remunerato e dovette quindi dare una risposta.

PETRILLI, *Presidente dell'IRI*. Ogni azienda deve essere condotta con criteri economicamente validi, e il suo risultato economico è determinato in modo autonomo secondo una stretta valutazione aziendale; poi vi è d'altra parte una logica dei profitti dell'Istituto, il che significa soltanto che l'IRI può utilizzare gli utili che gli provengono da un'azienda per coprire il disavanzo di un'altra. Tale possibilità è ovviamente limitata ai soli utili spettanti all'Istituto come tale. Vi è infine tutta la serie di quelli che io definisco comunemente oneri impropri: impropri naturalmente rispetto non ad un atto di politica generale, ma rispetto al bilancio aziendale; oneri che non dovrebbero, cioè, essere inseriti in un corretto bilancio aziendale. Ad esempio, le somme che ho citato e che vengono utilizzate per la preparazione professionale, oppure per mantenere in azione qualcosa che sarebbe più economico eliminare. Ipotizziamo d'altra parte che si debba chiudere un cantiere e che invece il Governo ci dica che non deve essere chiuso o che debba essere creata un'attività sostitutiva: questa attività, evidentemente, costa, e costa anche molto. Tutto ciò deve essere evidenziato; e si deve rendere anche chiaro che questo costo non deve essere accollato al cantiere (tanto per rimanere nell'ambito dell'ipotesi prospettata). In tal caso, quindi, la distinzione si pone tra economia dell'impresa ed economia del gruppo.

Vorrei comunque rimanesse chiaro che sono fermamente convinto che dobbiamo tendere a remunerare il fondo di dotazione. Ma ora si può rispondere anche alla domanda: perché l'11,5 per cento? Quale il rapporto cui tendere nella proporzione tra fondo di dotazione IRI e immobilizzi tecnici lordi del gruppo? Invocherei a questo riguardo una ragione di carattere storico; non tanto perché è stato così fino ad oggi, quanto piuttosto perché tale rapporto è il minimo che risponda alle concrete necessità che si configurano per la struttura patrimoniale e operativa del gruppo quale risulterà anche dagli impegnativi programmi in essere. Vorrei sottolineare infatti che è proprio dal 1963 che il gruppo è impegnato in una azione di promozione degli investimenti quale mai prima si era registrata. Potrebbe anche aversi un rapporto del 15 o 20 per cento, tanto maggiore comunque quanto il Governo ci chieda di assumere impegni non remunerativi. E solo in questi termini è accettabile la affermazione che l'IRI è maggiormente libero di fare delle scelte.

Per quanto riguarda il discorso dell'IRI al servizio dell'economia privata, non intendo entrare in polemica con nessuno, ma soltanto dire che l'IRI è al servizio dell'economia nel suo complesso, con il suo contributo alla formazione del valore aggiunto dell'industria.

SARACENO, *Consulente generale economico dell'IRI*. Desidero ricordare che il valore aggiunto dell'industria a partecipazione statale rappresenta il 5 per cento del corrispondente totale del settore privato; quindi noi abbiamo delle possibilità di intervento qualitative, ma non quantitative: se non fossimo convinti di ciò saremmo degli inguaribili ottimisti.

PETRILLI, *Presidente dell'IRI*. È stato chiesto qual'è il metodo di controllo dell'efficienza. Esso è ancora il profitto a livello dell'azienda, mentre quella evidenziazione di oneri di cui parlavamo può essere al massimo una dimostrazione, più che dell'efficienza, della validità del gruppo e della sua rispondenza ai compiti che gli vengono affidati. L'IRI infatti deve tradurre in termini economici le direttive politiche del Governo.

Ciò vale, evidentemente, anche nel caso delle autostrade; la polemica che sussiste sull'opportunità di realizzare queste opere non può riguardare l'IRI, visto che anche questa è una scelta del Governo, che in sede CIPE determinerà tutti i necessari elementi quali: il *plafond*, i tronchi autostradali da costruire, l'aumento delle tariffe sulla base dei costi e dei ricavi previsti, eccetera. Non vi è però assolutamente alcuna utilizzazione del fondo di dotazione e la nuova proposta presenta, quanto meno, il vantaggio di non gravare sul tesoro dello Stato gli oneri del passato e del futuro, ma li fa pagare al consumatore di questo servizio. Paga cioè il consumatore dell'autostrada e non i contribuenti in generale.

LEONARDI. Qual è l'ammontare degli introiti e quali le somme necessarie?

PETRILLI, *Presidente dell'IRI*. L'aumento delle tariffe permetterà di completare il vecchio programma autostradale e di realizzare il nuovo che sarà assegnato all'IRI dal Governo.

MEDUGNO, *Vicedirettore generale dell'IRI*. Dobbiamo chiarire che cosa signifi-

ca aumento delle tariffe nel caso di un servizio in concessione. Giova distinguere il periodo di costruzione dell'intera rete da quello successivo in cui la società entra nella fase di solo esercizio destinato a protrarsi per 30 anni. Nel primo periodo le fonti di finanziamento cui fa ricorso la società sono rappresentate, oltre che dagli introiti di esercizio sui tronchi già aperti al traffico e dal contributo dello Stato, anche dalle emissioni obbligazionarie e dalle altre forme di indebitamento. Nel periodo trentennale di esercizio la società deve invece provvedere al completo rimborso dei debiti contratti attraverso l'acquisizione degli introiti al netto delle spese di esercizio. Ciò premesso desidero precisare che nel 1966 gli introiti della società Autostrade hanno raggiunto i 43 miliardi. Per rispondere alla domanda dell'onorevole Leonardi bisogna tener conto di due fattori di fondo e precisamente: quale sarà la dinamica di questo previsto aumento del traffico e quale la sua effettiva ripartizione nel tempo, cioè quale sarà il periodo in cui sarà possibile registrare tali variazioni; quest'ultimo fattore, evidentemente, è di grande rilievo dato che tanto più differiti nel tempo si presumono i maggiori introiti e tanto minor peso essi avranno in sede di valutazione iniziale dell'equilibrio economico dell'azienda. È in questo quadro che va configurato l'aumento tariffario.

LEONARDI. Questo è proprio il conto che io vi chiedevo, visto che oggi avete avuto un contributo statale per il 45 per cento, se non vado errato.

MEDUGNO, *Vicedirettore generale dell'IRI*. Il contributo venne fissato dalla Convenzione ad un certo importo pari al 35 per cento del costo complessivo delle opere, importo destinato ad essere periodicamente rivisto nella fase di costruzione sulla base dell'aggiornamento dei costi e degli introiti.

LEONARDI. Io chiedevo appunto di rispondere a questa domanda: l'aumento delle tariffe previsto può essere sufficiente ad attuare una politica per cui è l'utente a pagare l'autostrada? E mi sembra che sia stato risposto esaurientemente.

PETRILLI, *Presidente dell'IRI*. Possiamo quindi concludere che, al di fuori di quanto stanziato con la legge del 1961, non una lira graverà sul bilancio dello Stato per le autostrade, dato che, secondo le previsio-

ni, l'aumento del 15 per cento delle tariffe è sufficiente a pagare i maggiori oneri del precedente pacchetto di autostrade ed in più gli oneri di quelle nuove. Non solo non c'è pericolo che il fondo di dotazione serva per le autostrade, ma non c'è nemmeno locupletazione dell'IRI, perché si prevede che, fissato un certo capitale necessario, tutto quello che supera l'8 o il 10 per cento degli investimenti ritorni al bilancio dello Stato.

MEDUGNO, *Vicedirettore generale dell'IRI*. Si può aggiungere che in un ipotetico piano finanziario dei prossimi cinque anni, l'emissione di obbligazioni IRI-Autostrade (per un importo di circa 100 o 150 miliardi di lire all'anno) consentirà di coprire interamente le necessità finanziarie delle autostrade. Quindi le autostrade si pagheranno completamente da sole e non richiederanno neppure una lira del fondo di dotazione.

PETRILLI, *Presidente dell'IRI*. Circa la funzione antimonopolistica e meridionalistica e la sua validità, noi rispondiamo che è lo Stato a decidere. Noi possiamo al massimo fare delle proposte o esaminarne alcune presentate da altri, ma di più non possiamo fare: questo rientra nella logica del sistema.

L'onorevole Barbi ha detto che il fondo di dotazione può non essere remunerato, ma per rischi nuovi ed eccezionali. Questa impostazione mi sembra giusta: quando cioè ho detto che dobbiamo tendere a remunerare il fondo di dotazione, non escludevo la possibilità che lo Stato ci chiedesse di sopportare un tipo di rischio che, per la sua stessa natura, il privato non accetterebbe, o per la eccessiva onerosità o per l'eccessivo differimento della redditività nel tempo. Infatti anche il privato può fare degli investimenti rischiosi, ma deve poter prevedere un rendimento non molto differito. Può darsi cioè che vi sia una dimensione di attività (e di questo io ne sono convinto) che trascende le possibilità dei privati e che richiede, quindi, l'intervento pubblico. Così ad esempio nel campo della siderurgia: quindici anni fa i privati dissero che l'Italia non avrebbe mai potuto produrre acciaio, ma che avrebbe continuato a produrlo da rottami. Noi abbiamo dimostrato il contrario: ecco quindi l'utilità di un intervento massiccio dello Stato, e così potrà essere in futuro anche in altri settori. In questo caso si cerca di fare una valutazione e si può anche non remunerare il fondo di dotazione, il che corrisponde all'avere un contributo da parte dello Stato.

Un'altra domanda che è stata posta è quella relativa al fatto che la partecipazione dei terzi è diminuita ed a cosa può fare l'IRI per facilitare l'apporto dei terzi.

Devo dire che non è molto facile rispondere; bisognerebbe chiederci per quale motivo il mercato propende per le obbligazioni piuttosto che per le azioni. Il risparmiatore si orienta verso il reddito fisso in primo luogo perché tale, in secondo luogo perché il reddito è più elevato ed infine per motivi psicologici. Non è un mistero che la gente preferisce comprare obbligazioni perché non paga tasse. Poiché non possiamo fare per le nostre azioni un trattamento fiscale particolare, non possiamo neppure condurre un'azione particolare. Il discorso da fare è di politica generale. Comunque potrebbe trattarsi di un fenomeno transitorio, dal momento che si verifica da quattro anni in quanto è legato ad un tipo di politica particolare.

Quanto alle difficoltà inerenti ai traghetti, prego uno dei miei collaboratori di rispondere.

MEDUGNO, *Vicepresidente generale dell'IRI*. Attendiamo dichiarazioni formali dal Ministro del tesoro, speriamo che ci pervengano sollecitamente, in quanto esiste la necessità di mettere in cantiere navi al più presto.

PETRILLI, *Presidente dell'IRI*. Ho già risposto alla domanda posta dall'onorevole Barca riguardo al problema del fondo di dotazione.

Sono state poi presentate domande precise, alle quali vorrei rispondesse uno dei miei collaboratori. In particolare è stato chiesto come sia possibile realizzare un rapporto organico con il CNEN. Vorrei rilevare che non vi è ora un rapporto organico, speriamo che vi sia in futuro.

MEDUGNO, *Vicedirettore generale dell'IRI*. Il problema di rapporti organici con il CNEN è indubbiamente molto complesso in quanto il CNEN è solo una parte di un problema di carattere generale, cioè del settore nucleare. Avrei difficoltà a prevedere cosa avverrà in detto settore. Posso dire, come affermammo nel 1966 proprio in relazione alla operazione cantieri, che credevamo e crediamo nella dinamica di questo settore; di qui le decisioni assunte e consacrate in un'apposita delibera CIPE. Accanto all'Ansaldo Meccanico Nucleare fu costituita una seconda società e cioè la società Progettazioni Meccanico

Nucleari proprio tenendo presente la opportunità di instaurare continui e proficui rapporti tra l'industria nucleare, il CNEN e i centri di ricerca e progettazione di base, quale è ad esempio il CISE. Riteniamo, infatti, che sia il CNEN sia gli altri centri di ricerca non abbiano fatto poca cosa in Italia. Si può fare sempre di più, ma vi erano esperienze che potevano essere utilizzate; occorreva forse integrare l'area già coperta da questi enti coprendo quel vuoto che concerne la prima fase della progettazione costruttiva dei prototipi.

Un rapporto organico con questi enti è possibile per quanto riguarda i reattori di seconda generazione (mi riferisco al Cirene per la cui progettazione costruttiva la P.M.N. ha in corso contatti con il CNEN e l'ENEL sulla base della nota deliberazione del CIPE che affida al nostro gruppo tale responsabilità). Vediamo il detto rapporto organico come inserimento nella fase della progettazione esecutiva e come realizzazione di questi prodotti; ciò riguarda il breve periodo perché altri problemi si pongono per gli sviluppi a più lungo termine per tale settore. Mi riferisco, cioè, non soltanto al ciclo del combustibile quanto piuttosto alle scelte che concernono i reattori veloci.

Posso dire qualcosa di più sia sul combustibile che sul reattore veloce; per quest'ultimo mi limiterò a far presente che non è possibile non tener conto di quanto si sta facendo all'estero e delle possibilità di collaborazione con enti e industrie europee e americane. Se non erro, in sede competente è stato affidato ad un gruppo di esperti il compito di esaminare queste varie possibili alternative. Più di questo non posso dire perché non possiamo prendere iniziative in proposito ma dobbiamo attendere gli orientamenti del Governo.

Quanto al problema del combustibile, questo si scinde nella costruzione di elementi di combustibile e nel riprocessamento dello stesso. In Italia, in questo momento ci sono due iniziative concrete in materia di elementi di combustibile. Vi è una prima iniziativa - cui ha accennato il Presidente Petrilli - che viene presa a Genova e che si avvale della tecnica della General-Electric. Una seconda, invece, cui sono interessate la Fiat e l'EFIM, si avvale della tecnologia Westinghouse. Queste iniziative procedono necessariamente ciascuna in una certa direzione, tenendo conto del fatto che le centrali che l'ENEL ordinerà nei prossimi anni non saranno tutte dello stesso tipo; quindi gli elementi di combustibile dovranno essere rispondenti alle esigenze delle diverse « filiere » e ciò per le note ragioni di

specifiche tecniche e di garanzie richieste dal produttore elettrico.

Altro problema importante riguarda la rigenerazione del combustibile. L'Italia nel 1975 dovrà disporre di un impianto di ritrattamento. L'IRI ritiene che, in rapporto alle effettive possibilità del nostro Paese, più di un impianto non sia giustificato. Trattandosi di una spesa di circa 20 miliardi di lire e considerando che i gruppi interessati sono più di uno riteniamo che si debba giungere ad una forma consortile per quanto concerne questo impianto in modo che non vi siano dispersioni che sarebbero dannose. Desidero aggiungere in proposito che non esistono nel campo del riprocessamento i problemi di garanzie che si pongono invece per la fabbricazione degli elementi di combustibile.

Quanto al programma della SME in campo agricolo-alimentare, esso si articola, come noto, essenzialmente in un'attività di produzione diretta, di trasformazione e di distribuzione dei prodotti.

In conto agricolo, la SME, con l'acquisto di alcune aziende, sta riorganizzando su basi industriali i cicli di produzione delle stesse al fine precipuo di ottenere dei prodotti con caratteristiche qualitative e quantitative che ne facilitino la successiva trasformazione ed il collocamento sul mercato.

Per quanto riguarda la surgelazione dei prodotti è da notare che abbiamo avuto molte delusioni, perché lo sviluppo dei consumi di prodotti surgelati sta andando in Italia molto a rilento. L'Italia è infatti un paese che presenta un consumo *pro-capite* tra i più bassi (se non ricordo male, il consumo medio è di 250 grammi per abitante, rispetto a cifre enormemente maggiori di altri paesi). Si può rilevare come buona parte di tale consumo, circa la metà, sia costituita dal pesce, per il quale vi sarebbe tutto un altro discorso da fare. Questo ha fatto sì che sono venute meno per ora, le possibilità per la SME di creare altri tre impianti di surgelazione, delle dimensioni, *grosso modo*, di quelli creati dalla Findus. Infatti non è sufficiente creare impianti se poi non si ha la possibilità di smerciare il prodotto. L'unico impianto che si ha ad Ascoli non ha ancora potuto raggiungere, per le ragioni accennate, un soddisfacente grado d'utilizzo delle proprie capacità produttive. Si sta comunque provvedendo a potenziare la rete di vendita che attualmente si basa su 1.700 punti di vendita e che sarà portata nei prossimi anni a 3.400.

Nel campo della distribuzione si stanno facendo notevoli sforzi, nel senso che entro

un quadriennio la SME avrà una catena di una quarantina di supermercati. Oggi tra quelli in esercizio e quelli di prossima realizzazione ne abbiamo circa una diecina.

Ma la domanda che ella ha rivolto era di carattere più generale: onestamente devo dire che la SME non si è fatto carico di questo problema di carattere generale.

Circa il problema dei contenitori, devo dire che esso implica la creazione di infrastrutture. La produzione di contenitori di per sé è un fatto banale che qualsiasi fabbrica potrebbe realizzare. Ma è altrettanto vero che c'è chi sostiene che sia un poco difficile intravedere la possibilità della creazione di più porti con le relative strutture in Italia. Si potrebbe invece pensare alla concentrazione delle particolari dotazioni di un porto, che diventerebbe porto di smistamento nei riguardi degli altri. È un problema, comunque, ancora in fase di studio. Forse tra un anno si potranno fare previsioni ed indicare orientamenti più precisi.

PETRILLI, *Presidente dell'IRI*. Circa la questione dell'inadempienza dell'intervento meridionalistico, sollevata dall'onorevole Caprara, devo dire che siamo al di sopra di quanto previsto dalla legge e che è difficile che le partecipazioni statali possano svolgere da sole una politica determinante a questo fine. I settori di intervento comune sono quello siderurgico e quello meccanico, ma, probabilmente, dopo le decisioni adottate dal CIPE, vi saranno altri settori di base. Il CIPE a questo proposito ha sentito il parere di una nostra azienda, ma non ha sentito il parere dell'IRI nel suo complesso.

Circa l'Alfa-sud, posso dire che la società sarà costituita presumibilmente prima della fine dell'anno.

Come voi sapete, vi è stato un ritardo determinato dalla scelta dell'area.

È veramente prematuro affrontare ora un discorso circa le attività indotte, in relazione a quello che faranno le aziende IRI. Si potrà dare una risposta a questo quesito solo nei mesi di giugno o di luglio dell'anno prossimo.

Desidero precisare che a fianco dell'Alfa-sud sorgeranno industrie collaterali, ma rimane importante il fatto che questa attività deve essere valida sul piano della competitività, in quanto suo compito precipuo sarà quello di vendere automobili. Noi quindi chiamiamo tutti a collaborare a questo grande disegno, privati e aziende IRI.

MEDUGNO, *Vicedirettore generale dell'IRI*. Vorrei precisare che l'industria automobilistica è, come noto, una attività essenzialmente di montaggio che si integra e si completa con produzioni esterne in proporzioni che variano da caso a caso. Non è errato però ritenere che una azienda che produca per un valore di 300 miliardi, debba acquistare all'estero prodotti per un importo dell'ordine di 150 miliardi. Si comprende, pertanto, come una differenza sia pure limitata ad un 5 per cento del valore degli acquisti (e quindi lire 7,5 miliardi) possa arrivare a compromettere l'esistenza stessa dell'iniziativa. Di qui l'assoluta necessità di fruire di economie di scala anche nel campo degli acquisti.

PETRILLI, *Presidente dell'IRI*. Circa la proposta del CNEL sul mercato agricolo ritenga sia prematuro parlarne. Circa l'elettronica e l'aeronautica ho già riferito e potrò dare maggiori chiarimenti in seguito, ma posso dire che, fino a questo momento, l'IRI non è ancora stata chiamata al CIPE per questo particolare argomento, mentre sono stati chiamati dei nostri esperti. È stato risposto anche alle domande sul coordinamento degli enti pubblici. Vi sono poi domande circa la politica di qualificazione, occupazione e distribuzione.

Per quanto riguarda l'occupazione mi riservo di rispondere. Per quanto riguarda la qualificazione posso dire che noi conduciamo una politica di formazione professionale attraverso una nostra organizzazione; in particolare mediante l'IFAP vengono formati 1.500 nuovi operai all'anno ed altri 4.000 sono riqualificati.

Tutto ciò, a cui si devono aggiungere le iniziative che in materia le aziende controllate prendono, mi pare rappresenti un risultato molto interessante.

Quanto poi al divario tecnologico, bisognerebbe far notare che la preoccupazione esiste. Si corre il rischio di diventare dei colonizzati attraverso gli investimenti americani in Europa. Questi investimenti non preoccupano per la loro quantità che ammonta al due e mezzo per cento in Europa, preoccupano viceversa per la loro qualità, cioè per i settori ai quali si rivolgono che sono settori di base: l'elettronica e l'aeronautica. Il rischio quindi esiste, ma a mio avviso - sono profondamente convinto di quello che dico - questo problema non può avere una soluzione al livello nazionale. È molto difficile im-

immaginare di poter rispondere alla sfida americana in materia di tecnologia con industrie di carattere nazionale. Secondo me anzi si dovrebbe arrivare persino al di là delle attuali dimensioni della Comunità europea. Non si può neppure immaginare una valida risposta in campo tecnologico senza l'Inghilterra.

Ciò premesso si chiede se esiste il problema della ricerca, delle dimensioni dell'impresa, ed io aggiungerei anche quello degli aiuti ai paesi in via di sviluppo. Sono problemi che trascendono le dimensioni nazionali, per risolvere i quali bisogna ricorrere ad un accordo internazionale. Possiamo chiederci se ad esempio noi siamo in condizione di creare con gli inglesi una industria aeronautica valida. È un problema di mercato. «Valida» non significa che deve impegnare alcune compagnie di bandiera ad acquistare gli apparecchi, perché altrimenti un'industria nasce male. Quando lo scorso anno si propose il problema dell'acquisto di apparecchi americani *BAC 111* soltanto da parte dell'Alitalia, si rispose che non era possibile impegnare un nostro settore responsabile della sicurezza e della validità del traffico. Quello che manca è una politica aeronautica. Se anche sommassimo varie compagnie non sarebbero mai sufficienti. Dobbiamo creare una industria valida che possa far presa sul mercato europeo.

Per quanto riguarda il settore dell'elettronica con i calcolatori ci troviamo di fronte a problemi molto importanti sui quali preferirei parlasse il professor Saraceno.

SARACENO, Consulente generale economico dell'IRI. L'IRI cominciò ad interessarsi di applicazioni aziendali del calcolatore a partire dal 1962 quando, in relazione ad esperienze da tempo iniziate presso varie aziende, il Presidente riunì i principali esponenti delle aziende del gruppo, alcuni esperti stranieri e insigni cultori di matematica del nostro Paese allo scopo di procedere ad una riflessione comune sugli sviluppi che il nuovo strumento consentiva. Dopo di allora ci si è mossi sostanzialmente, come Istituto, in due direzioni: da un lato, continuare presso di noi scambi di esperienze cui partecipano dirigenti delle aziende, dirigenti dell'Istituto ed esperti; dall'altro, svolgere presso l'IFAP corsi per la preparazione del personale occorrente per l'utilizzo razionale di nuovi strumenti.

Problemi, in un certo senso nuovi, si sono delineati a partire dal 1965 quando, con i calcolatori della terza generazione, si sono di-

schiate possibilità vastissime di applicazione anche nell'ambito dei processi decisionali; ed è in relazione ai problemi sorti in questa nuova fase che il Comitato di Presidenza dello Istituto ha disposto, nel novembre scorso, una vasta indagine presso produttori, utilizzatori ed esperti, in Francia, in Germania, Inghilterra e negli Stati Uniti, indagine che continuerà nei prossimi mesi in Italia, per concludersi tra non molto tempo.

In sostanza, noi pensiamo che le straordinarie capacità possedute dalle nuove installazioni richiedano un grande sforzo intellettuale da parte nostra per penetrarne tutte le possibilità di utilizzo; si ha l'impressione che le stesse aziende americane si trovino di fronte a questo problema, come è indicato dalla estensione presa in quel paese da un nuovo tipo di professionista, specializzato appunto nella predisposizione del cosiddetto *software*, cioè di tutto quanto è necessario per massimizzare l'utilizzo della macchina.

Scopo dell'azione dell'Istituto non è soltanto di promuovere scambi di esperienze tra le aziende che da anni si sono già cimentate con il problema, ma anche quello di trarne ammaestramenti per le imprese minori del gruppo che, ovviamente, possono dedicare risorse minori al problema.

Terzo obiettivo è quello di mettere a disposizione del Formez, ente per la formazione del fattore umano nel Mezzogiorno, la nostra esperienza, così da contribuire in maniera diretta a quello che è oggi forse il fattore più scarso nel processo di sviluppo del Mezzogiorno, cioè il fattore imprenditoriale. È indice di questa azione la prossima formazione di un centro per l'economia della produzione che con il finanziamento della Cassa e la nostra partecipazione inizierà la sua attività nel gennaio prossimo, presso la Facoltà di ingegneria di Napoli.

PETRILLI, Presidente dell'IRI. Alla domanda sul livello occupazionale posso rispondere che si hanno 289 mila unità di occupazione diretta. Su questo potranno aggiungere qualche cosa i miei collaboratori; io ripeto soltanto quanto ho già detto altre volte, e cioè che il nostro intervento non è in genere capace, per quanto riguarda i settori di base, di determinare un forte incremento di occupazione diretta, ma piuttosto di promuovere considerevoli aliquote di occupazione indotta, anche se è sempre difficile fare delle valutazioni sull'occupazione indotta provocata da un investimento diretto dell'IRI. Dico subito che sul dato che sto per

fornire alla Commissione vanno fatte tutte le riserve possibili: si può comunque affermare che, in linea di larga massima, l'occupazione indotta si aggiri intorno alle 90-100 mila unità anno. Ma tale occupazione, cui dà luogo la massa di investimenti in corso di realizzazione nel gruppo, non esaurisce affatto la portata effettiva dell'influenza che le attività delle aziende IRI hanno sui livelli dell'occupazione delle zone nelle quali sono presenti. Si pensi, a titolo di esempio, allo sviluppo determinato nella zona di Taranto dalla creazione del centro siderurgico, nonché a quello provocato dal conseguente aumento del reddito *pro capite* della popolazione della zona stessa. Si tengano presenti, ancora, le attività che sorgeranno nel napoletano in connessione con la programmata nuova iniziativa Alfa-sud, che nella fattispecie si calcola determinerà una occupazione indotta valutabile, in via di una misura di 1 a 3. Naturalmente questa proporzione varia a seconda dei vari settori di investimento, in quanto, ad esempio, nel settore delle autostrade, pochissimi sono i tecnici assunti direttamente da noi, ma decine di migliaia sono i lavoratori delle imprese impiegati in questa opere, nonché nelle iniziative che sorgono sulle stesse autostrade o nelle immediate vicinanze. Minore, naturalmente, ed anche di molto, è la proporzione in altri tipi di interventi.

Qualche dato sulle previsioni dell'aumento dell'occupazione diretta potrà darlo il dottore Medugno.

MEDUGNO, *Vicedirettore generale dell'IRI*. Premesso che questa è l'arte dell'impossibile, e che quindi molti possono essere gli errori di valutazione, è indubbio che il prossimo periodo sarà interessante per quanto riguarda l'andamento dell'occupazione. Infatti, nel periodo considerato nel programma IRI si diffonderà ancora maggiormente il processo di adeguamento dimensionale delle imprese, e di più spiccata automatizzazione degli impianti: è alla luce di queste prospettive che deve essere valutato l'incremento di occupazione che il gruppo IRI registrerà nei prossimi anni. Con tutte le riserve di cui ho parlato possiamo dire che questo incremento di occupazione nel periodo 1968-1971 dovrebbe superare i 25 mila nuovi posti lavoro. Una sensibile parte di questa quota interessa il settore manifatturiero, il che è chiaro se si pensa che buona parte di questi nuovi addetti verranno impiegati nell'Alfa-sud.

Un'altra osservazione che si può fare a proposito di questo incremento occupazionale è che la parte più cospicua di esso riguarda il Sud.

PETRILLI, *Presidente dell'IRI*. Desidero ribadire ancora una volta che su questi dati è necessario fare le massime riserve, perché sono difficili previsioni precise.

Circa i trasporti aerei ho già risposto, dicendo che soltanto la definizione di una politica europea che impegni non soltanto tutte le industrie ed i settori dei paesi europei, ma anche tutti gli altri settori, potrà risolvere i problemi attuali.

L'ultima domanda riguarda l'esportazione, cioè la quota con cui l'IRI ha contribuito a questo importantissimo settore.

MEDUGNO, *Vicedirettore generale dell'IRI*. Prima di rispondere a questa domanda, vorrei aggiungere qualcosa all'ultima risposta data dal Presidente Petrilli. Vorrei cioè dire che l'IRI attualmente non è assente nel campo della aeronautica e in quello dell'elettronica. Oggi, ad esempio, nel settore aeronautico sono impiegate circa 5.000 persone, il che rappresenta una quota non certo grandissima ma neppure esigua. Nel campo elettronico, a sua volta, sono impiegate 11 mila persone e l'IRI è presente sia nel settore delle telecomunicazioni e della micro-componentistica sia nel settore della elettronica vera e propria con le società Ates, Siemens, Nuova Sangiorgio.

Per quanto riguarda la componente estera dell'IRI, i dati dell'ultimo periodo rivelano che le esportazioni del gruppo sono ammontate a 131 miliardi nel 1961 e a 264 miliardi nel 1966. D'altro canto questa espansione si inquadra nel generale sviluppo dell'attività svolta dalle aziende IRI il cui fatturato nel 1966 ha raggiunto i 2.022 miliardi di lire, con un aumento di circa il 12 per cento rispetto al 1965. Se da tale fatturato si esclude la quota parte che si riferisce ai «servizi», si nota che le esportazioni rappresentano oltre il 20 per cento del corrispondente fatturato. Noi speriamo inoltre che nel campo della siderurgia le esportazioni tendano a diminuire, o quanto meno a non rimanere immutate, perché ciò significherebbe che si ha una maggiore utilizzazione nazionale di questi prodotti.

Per quanto riguarda la posizione dell'IRI sui mercati esterni si hanno molteplici iniziative. Nel settore siderurgico, la Finsider è entrata in società minerarie estere, per po-

tersi rifornire dei minerali necessari; per quanto riguarda la meccanica, ad esempio, l'Alfa Romeo ha una certa partecipazione in una fabbrica brasiliana, la Fabbrica Nacional de Motores. Credo comunque che il problema della presenza all'estero dell'IRI vada visto non tanto sotto forma di partecipazione in società estere, quanto invece sotto il profilo della nostra volontà di aumentare l'area di esportazione, soprattutto nel campo dei beni strumentali e dell'impiantistica. Ed è proprio in relazione a questo che il gruppo ha trasformato la Cosider da una società di servizi per un particolare settore ad una società impiantistica (tanto è vero che anche il suo nome è stato cambiato in Società Italiana di Impianti), cui partecipano anche le altre due società finanziarie dell'IRI, cioè la Finmeccanica e la Fincantieri. Scopo di questa società è di procedere ad una attività di *engineering*, cioè a progettazioni degli impianti, visto che con la prestazione di questo servizio vi sono maggiori possibilità di collocare all'estero macchinario prodotto anche da aziende del gruppo. In questo campo si stanno facendo molti sforzi, anche per poter disporre di un adeguato *know how*, in modo tale da poter fornire alla clientela estera una vasta gamma di alternative che fino ad oggi non avevamo. In definitiva quindi è soprattutto in questo sforzo teso al conseguimento di una sempre maggiore espansione che deve intendersi la azione all'estero dell'IRI.

GOEHRING. Naturalmente tutto questo concedendo sempre pagamento differenziato.

PETRILLI, *Presidente dell'IRI*. Questo è inevitabile, è un problema di fondo, tanto più che noi riforniamo tutti paesi in via di sviluppo, che non sono quindi in condizione di pagare altrimenti. D'altra parte teniamo presente che tutte le altre società estere praticano condizioni ed agevolazioni molto superiori alle nostre, per cui noi dobbiamo in un qualche modo cercare di reggere la concorrenza.

MEDUGNO, *Vicedirettore generale dell'IRI*. Indubbiamente noi facciamo molto meno di quanto fanno gli altri paesi più attivi di noi. L'esempio dell'Inghilterra, della Francia e della Germania ed anche di altri paesi potrebbe forse consigliarci qualche cosa. Molte volte ci troviamo in difficoltà perché le cosiddette clausole di salvaguardia, mentre sono sempre riaffermate da tutti, non sempre vengono effettivamente applicate.

PETRILLI, *Presidente dell'IRI*. Per quanto concerne il metanodotto con la Russia, noi siamo molto interessati per le forniture di tubi. Non mi risulta che vi siano difficoltà particolari.

PRESIDENTE. Possiamo considerare conclusa questa riunione. Ringrazio l'onorevole Petrilli e i suoi collaboratori. Ci rivedremo in Commissione domani per trarre conclusioni politiche sui problemi che abbiamo individuato.

La seduta termina alle 13,30.