

233.

# SEDUTA ANTIMERIDIANA DI GIOVEDÌ 26 NOVEMBRE 1964

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
CINCIARI RODANO MARIA LISA

## INDICE

	PAG.
<b>Congedi</b> . . . . .	11309
<b>Disegno di legge</b> ( <i>Trasmissione dal Senato</i> )	11309
<b>Bilancio di previsione dello Stato per l'anno 1965 (1686-1686-bis)</b> ( <i>Seguito della discussione</i> ):	
PRESIDENTE . . . . .	11309
LAFORGIA . . . . .	11309
ALESI . . . . .	11314
FRANCO RAFFAELE . . . . .	11319

### La seduta comincia alle 10.

PASSONI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana di ieri.

(È approvato).

### Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Basile Guido e Finocchiaro.

(I congedi sono concessi).

### Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso il seguente disegno di legge approvato da quella V Commissione:

« Esenzione dall'imposta di ricchezza mobile delle borse di studio » (1878).

Sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

### Seguito della discussione del bilancio di previsione dello Stato per l'anno 1965 (1686-1686-bis).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio di previsione dello Stato per l'anno 1965.

È iscritto a parlare l'onorevole Laforgia. Ne ha facoltà.

LAFORGIA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non sarà inutile ricordare ancora una volta in Parlamento che la necessità di provvedere con apposite leggi alla tutela e allo sviluppo dell'artigianato è un precetto costituzionale. Ma, come vedremo, tale necessità ormai non è motivata soltanto da esigenze di natura costituzionale, poiché in questo momento si pone il dovere di salvaguardare le attività economiche a carattere familiare al fine di salvaguardare per mezzo di esse l'istituto tradizionale e sacro della famiglia, a difesa della civiltà cristiana e delle forme di convivenza civile in cui noi crediamo. Sicché il precetto costituzionale potrebbe oggi essere integrato nel senso che la legge deve provvedere allo sviluppo dell'artigianato per la tutela della famiglia.

In sostanza, come l'uomo è necessariamente alla base delle attività economiche, e deve esserlo con tutta la sua dignità e libertà personale, così la famiglia deve essere alla base di ogni politica economica, perché nessuna forma di politica economica può porsi il fine ultimo o unico della produzione crescente dei beni senza considerare che fine ultimo ed essenziale di ogni politica deve essere la salvaguardia della famiglia.

Risulta dagli atti dell'Assemblea Costituente che, secondo l'intenzione dell'onorevole

Gortani, proponente della norma costituzionale innanzi citata, questa ha lo scopo di aiutare l'artigianato nella produzione, nella sua organizzazione economica e commerciale e nella sua libera espansione, in quanto esso è insidiato dal prepotere della macchina e dall'invadente, potente organizzazione industriale moderna. La proposta fu votata con dichiarazioni favorevoli da parte di tutti i gruppi parlamentari. La legge 25 luglio 1956, n. 860 (« Norme sulla disciplina delle imprese artigiane ») e le altre approvate sulla base di questa legge fondamentale, che si può definire di natura costituzionale, hanno inserito l'artigianato nelle grandi linee della politica economica e sociale italiana e rappresentano le prime concrete, indiscutibili realizzazioni.

Purtroppo siamo tuttora lontani da una piena attuazione del precetto costituzionale così come esso fu formulato, nonostante che tale precetto sia imperativo, come tutte le altre norme della Costituzione verso le quali sono rivolte più decisamente le attenzioni del Parlamento e del Governo. La delimitazione del settore dell'artigianato, così come è posta nella legge n. 860, che di proposito ho chiamato di natura costituzionale, non è ancora valida a tutti gli effetti. Infatti in materia tributaria e in materia di contributi per gli assegni familiari non è ancora valida la vigente definizione giuridica di impresa artigiana, e la perdurante applicazione del concetto di impresa industriale in quelle materie divide tuttora in due tronconi il settore dell'artigianato, con conseguenze che si traducono non soltanto in oneri maggiori, tributari e contributivi, per gli artigiani, ma anche in minore assorbimento della disoccupazione e perfino in confusione di idee per i sociologi, per gli economisti e - come vedremo - anche per gli statistici.

Si tratta, infatti, di problemi complessi: quello, ad esempio, di definire quando cominci ad esistere l'impresa artigiana e quando quella industriale, ovvero quali attività debbano essere ritenute « artigiane » nel significato antiquato della qualificazione (che alcuni usano ancora nel senso spregiativo di forme di attività superate dai tempi) e quali invece debbano essere considerate come costituenti un artigianato moderno, adeguato cioè alle esigenze attuali della vita economica e della produttività aziendale. A questi quesiti e ad altri del genere la risposta può essere data soltanto da conoscitori esperti della legislazione artigiana, che avvertono anche la gravità dei riflessi di carattere econo-

mico di una legislazione incompleta. Ma questi problemi vengono superati con superficialità a volte eccessiva da coloro che, estranei alla vita di questa categoria e al tormento di un modo di lavorare e di produrre che non è superato, ma è soltanto scarsamente conosciuto e addirittura ignorato, esprimono giudizi di così evidente incomprendimento, o di così scarsa rispondenza alla realtà delle cose da lasciare perplessi ed addolorati specialmente quanti considerano la vita collettiva necessariamente ancorata ai fondamentali principi della civiltà cristiana, della famiglia e della personalità dell'uomo.

E poiché una impostazione degli argomenti che nel momento attuale riguardano l'artigianato, fatta in base a quei principi, non potrebbe essere da tutti compresa e condivisa, in quanto si tratta di argomenti che in fondo hanno essenzialmente contenuto economico, è necessario che io parli qui oggi, brevemente, soltanto di problemi di importanza economica, rilevando innanzitutto che manca purtroppo una generalità di consensi sulla funzione dell'artigianato nella moderna economia a sviluppo industriale.

In sostanza, l'esigenza della difesa dell'artigianato dall'insidia del prepotere della macchina si è trasformata nel problema della difesa di questo importante settore dall'insidia nascosta nella tesi di una scarsa importanza economica e produttiva delle attività artigiane. È certamente da deplorare il criterio di trattare i problemi dell'artigianato unicamente sotto un profilo economico, con astrazione completa dai valori spirituali, umani, tradizionali espressi da queste forme di attività economiche familiari; così come, per molteplici altri aspetti, è da deplorare la pretesa di trasportare nel campo di queste attività i criteri strettamente tecnici ed economici della produttività aziendale delle maggiori imprese, che lavorano in serie.

Ciò non significa che intendiamo sottovalutare la richiesta degli economisti di poter conoscere l'artigianato nel suo contenuto essenziale di capacità produttivistica, paragonata alla produttività delle aziende attrezzate per la produzione in serie. Certamente nessuna fra le persone che si occupano di questi problemi ha mai sottovalutato in passato una caratteristica che ora viene presentata come fattore di debolezza dell'artigianato, e cioè « il numero medio molto basso di addetti per azienda artigiana » (circa due in confronto ai cinque per il complesso industriale), come si legge nei commenti di un illustre sociologo che ha diretto la nota indagine pilota con-

dotta dal Ministero dell'industria sull'artigianato in tre regioni: Lucania, Umbria e Lombardia (pagina 19 del volume sul problema dell'artigianato del professor Corrado Gini).

Così pure l'alta percentuale dei titolari di imprese artigiane che non hanno dipendenti non è stata mai motivo di impedimento per una politica artigiana concreta. Se tale percentuale risulta dall'indagine dal 40 al 50 per cento, ed è ritenuta troppo elevata e tale da ingenerare sfiducia sulla validità dell'intero settore sotto l'aspetto produttivo, che cosa si dovrebbe dire di tutta la legislazione artigiana, dopo che il censimento del 5 novembre 1951 aveva dato ben 598.432 unità locali artigiane senza dipendenti su un totale di 650.707 unità locali con soli 101 dipendenti: quindi una percentuale di circa il 92 per cento, per quei titolari che secondo criteri aggiornati al lume della scienza economica dovrebbero essere considerati di nessuna importanza per l'artigianato e per la collettività?

Non è possibile trattenersi a lungo in questa sede sul significato di tali dati statistici, ma è indispensabile chiarire almeno l'infondatezza di un luogo comune, che cioè l'occupazione operaia sia di gran lunga prevalente nell'industria rispetto all'artigianato. La predetta indagine riferita, al settembre del 1960, ad un milione di titolari, attribuisce un altro milione di addetti, dei quali circa 150 mila familiari, forse 500 mila apprendisti ed oltre 350 mila altri lavoratori. I dati più aggiornati che possiamo fornire, invece, sono questi: 1.276.501 tra titolari, soci e familiari collaboratori assicurati per l'invalidità, vecchiaia e superstiti al 31 dicembre 1963; 42 mila nuovi titolari al 31 luglio 1964; 500 mila apprendisti; 225 mila circa dipendenti dalle aziende considerate artigiane in base al decreto del febbraio 1948 ai fini degli assegni familiari; 850 mila circa dipendenti dalle aziende artigiane escluse da detta qualifica ai fini degli assegni familiari e considerate invece industriali a questi effetti. Il totale è quindi di 2.893.501 unità lavorative.

Per un confronto statistico con gli addetti all'industria, occorre considerare che la cifra di 850 mila dipendenti calcolata approssimativamente per le aziende artigiane che hanno più di tre dipendenti va sottratta da quella dei dipendenti dell'industria. Per questi si hanno 3.856.302 operai e impiegati al settembre 1962, agli effetti dei contributi per gli assegni familiari, dipendenti da 161.632 aziende industriali, fra le quali sono comprese le

ditte che hanno più di tre dipendenti e che sono artigiane ai fini della legge n. 860 e non sono tali ai fini degli assegni familiari.

Infine basterà ricordare che il rapporto fra gli addetti alle imprese artigiane e gli addetti complessivamente a tutti gli altri settori di imprese (industrie, servizi e commerci) dà luogo ad una percentuale del 21 per cento.

È superfluo dilungarsi ad esprimere il nostro consenso con economisti e sociologi sugli aspetti positivi dell'artigianato da essi rilevati. Soffermiamoci, per esigenze di tempo, solo su alcune valutazioni negative al fine di discuterle, per ora brevemente. Comunque mi pare che sia opportuno considerare i risultati assai utili a cui questi uomini di scienza sono arrivati, attraverso approfonditi studi su un tema per troppo tempo dalla scienza ufficialmente considerato marginale nella vita economica e sociale italiana. È un tema, invece, che dovrebbe entrare a pieno titolo nell'insegnamento universitario, ma non con lacune che, per scarsa conoscenza di norme in vigore, possono oscurare interessantissimi aspetti del settore.

Soffermiamoci, ad esempio, sul problema del numero degli apprendisti nel settore dell'artigianato. Leggiamo nelle conclusioni della citata indagine-pilota condotta dal Ministero dell'industria e commercio: « Colpisce particolarmente lo scarso numero degli apprendisti, in quanto, nell'espore la cifra di 500.000, le rilevazioni ufficiali sono state accresciute per tenere conto della detta evasione nelle dichiarazioni ».

Si tratta delle evasioni nelle dichiarazioni degli addetti — come riconosce l'autore dell'indagine — « conseguenti ad un regime fiscale ancora non definito e tale da esporre i titolari delle aziende, che dichiarano veridicamente il numero degli addetti, al rischio di un aggravio fiscale che viene ritenuto generalmente eccessivo ed è certo sproporzionato ».

Sul regime fiscale in vigore per l'artigianato occorrerà uno specifico richiamo alle proposte di legge già presentate in Parlamento per risolvere definitivamente in modo appropriato e sollecito la nota riserva posta all'articolo 20 della legge n. 860. Certo, è ben strano che il lavoro, e proprio quello manuale, debba essere considerato di una certa natura, ai fini dell'imposta di ricchezza mobile, se è prestato in forma subordinata; mentre se è prestato in forma autonoma debba essere sempre considerato, se tassabile, come fonte di reddito misto di capitale e lavoro o

addirittura di prevalente impiego di capitale.

Ma per quanto riguarda gli apprendisti, la situazione normaliva, per la parte fiscale che concerne le attività artigiane, è peggiorata con la disciplina giuridica dell'apprendistato. Mentre anteriormente a questa legge gli apprendisti che non percepivano paga in denaro o in natura, a norma dei contratti sindacali vigenti, erano esclusi dal computo degli addetti nelle imprese artigiane, successivamente queste ultime — in base alla citata legge sull'apprendistato — sono state obbligate a retribuire gli apprendisti secondo le paghe previste dai contratti collettivi di lavoro: pertanto il numero degli apprendisti entra nella valutazione del numero dei dipendenti validi ai fini di una determinata classificazione del reddito per l'imposta di ricchezza mobile.

Gli artigiani, dunque, anteriormente alla legge sull'apprendistato pagavano per gli apprendisti i contributi per gli assegni familiari e avevano un beneficio in materia tributaria. Successivamente sono stati esonerati, da quella legge, dal pagamento di detti contributi per gli assegni familiari, ma hanno perduto le agevolazioni vigenti per la parte fiscale. Di qui l'esigenza, ormai divenuta inderogabile, della piena efficacia anche sul piano fiscale della definizione giuridica di azienda artigiana.

Da questo argomento — come da altri interessanti, che per ragioni di tempo non è possibile affrontare, siano essi positivi o negativi nei confronti della categoria stessa, che ho potuto rilevare da un esame approfondito della citata indagine-pilota condotta dal Ministero dell'industria e commercio nelle tre regioni dell'Umbria, della Lombardia e della Lucania — si può trarre una conclusione: la necessità di una indagine parlamentare che, facendo tesoro di quella già attuata dal Ministero dell'industria e commercio in via sperimentale e che, del resto, è la prima nella storia artigiana italiana, venga estesa a tutte le province.

Non possiamo tuttavia attendere i risultati di nuove indagini per proseguire sulla strada della politica intesa allo sviluppo dell'artigianato. Non possiamo, ad esempio, non lamentare — nel quadro di questa esigenza di continuità di politica per la tutela e lo sviluppo dell'artigianato — la sospensione dei contributi della Cassa per il mezzogiorno, avvenuta per il solo motivo che l'intervento straordinario dello Stato in tale settore sarebbe dispersivo e vi sarebbe scarsa produttività nei risultati conseguiti. Non è disper-

sivo l'intervento statale, se esso è diretto ad imprese che sono distribuite su tutto il territorio nazionale in maniera veramente capillare e presentano la caratteristica della distribuzione nella fase della produzione, al contrario delle altre imprese, di maggiori dimensioni, per le quali si ha la distribuzione dei prodotti dopo che questi sono stati fabbricati in forma centralizzata.

La centralizzazione della produzione comporta necessariamente la distribuzione dei prodotti dopo la fabbricazione, e la successiva distribuzione territoriale dei redditi di lavoro e di capitale conseguiti nella località della produzione. Si ha, in conseguenza, il fenomeno dell'urbanesimo, e l'altro fenomeno, di cui tanto si parla per gli aspetti anch'essi negativi, del movimento pendolare dei lavoratori. Tutto ciò comporta per la collettività e per i maggiori centri urbani un ulteriore costo, a causa di esigenze di alloggio e di trasporto dei lavoratori.

Evidentemente non tutte le forme di produzione industriale possono essere decentrate; ma occorre favorire quelle che si prestano ad essere esercitate in forma decentrata dalle piccole imprese, come quelle artigiane, che possono essere dislocate dappertutto, perfino nei centri rurali e nelle campagne.

La distribuzione capillare delle attività artigiane equivale a distribuzione immediata, e non mediata, della ricchezza prodotta. È preferibile, poi, far viaggiare le materie prime o i semilavorati che occorrono alle piccole imprese, anziché far viaggiare i lavoratori o indurre intere famiglie a lasciare la loro residenza per ragioni di lavoro.

I prodotti di natura artigiana fabbricati dalle imprese artigiane o dalle piccole industrie sono quelli che più agevolmente si possono collocare sui mercati esteri ad alto livello di vita. Lo dimostra l'andamento crescente, in proporzione spettacolare, che hanno avuto queste esportazioni dal 1948 in poi: esportazioni che sono passate da 19 miliardi nel 1948 a 156 miliardi nel 1959 e a 326 miliardi nel 1962.

Comunque, il confronto fra la produttività delle attività industriali e quella delle attività artigiane richiede un confronto fra le quantità di capitale che vi sono rispettivamente investite. La creazione di un posto di lavoro nelle attività industriali richiede una spesa almeno 3-4 volte superiore a quella che si ha nelle attività artigiane. Lo sviluppo dell'artigianato nel Mezzogiorno costituisce certamente il mezzo più immediato, più sicuro, più efficace dal punto di vista della distri-

buzione territoriale (e non della dispersione dei mezzi) al fine del più rapido assorbimento della disoccupazione.

Allorché sarà stata assorbita la disoccupazione, sarà più agevole procedere verso i processi di automazione nelle industrie. L'automazione sarebbe anche attuabile sollecitamente, senza timore di incremento di disoccupazione, purché nel frattempo fossero messi a disposizione dell'artigianato mezzi finanziari veramente cospicui e sufficienti per soddisfare tutte le richieste di impianto e di ammodernamento delle aziende.

Le richieste di acquisto di macchine ed attrezzi da parte degli artigiani significano inoltre un incremento delle ordinazioni alle imprese industriali meccaniche.

Non si possono dunque ritenere scarsamente produttivistiche le attività artigiane che si ammodernano nel sud con un modesto contributo della Cassa per il mezzogiorno. L'artigiano che acquista la macchina perché stimolato dalla concessione del contributo deve pur provvedere a pagare il residuo prezzo nel breve tempo di 2-3 anni, come è richiesto dalla vendita rateale concessa dal produttore. È noto che nel Mezzogiorno scarseggia il credito dell'Artigiancassa. D'altra parte non è necessario prestare per l'acquisto rateale delle macchine le garanzie che sono richieste per il credito bancario.

Ma, in fondo, il contributo cosiddetto a fondo perduto dello Stato per l'acquisto delle macchine nel Mezzogiorno è inferiore alla percentuale di spesa che la Cassa sopporta per il pagamento del contributo per gli interessi sui prestiti concessi al 3 per cento per l'ammodernamento o l'impianto di piccole e medie industrie.

In conclusione, occorre stimolare lo sviluppo di quelle attività artigiane che possano produrre per l'esportazione o per il mercato interno, che si è allargato per gli artigiani con l'impiego di moderni mezzi di trasporto e per merito della intermediazione commerciale; e di tutte quelle altre che possano assolvere una funzione di complementarietà per una organizzazione industriale che distribuisca commesse di lavorazione ad imprese dislocate nelle piccole città e perfino nei centri rurali.

È stato giustamente affermato che l'artigianato rappresenta una infrastruttura dell'attività industriale e può dare un apporto sostanziale all'eliminazione di tensioni e di squilibri sia settoriali sia funzionali. Infine l'artigianato può dare un contributo inestimabile nella formazione della classe imprenditoriale.

Queste le ragioni per le quali noi sosteniamo la necessità di proseguire con rinnovata convinzione e slancio nell'attuazione di una organica politica di sostegno e di sviluppo sociale ed economico dell'artigianato italiano: politica che, come ho avuto modo di sostenere in Commissione, valga a rimuovere ostacoli e strozzature che tuttora si frappongono a che questa parte preziosa della realtà sociale ed economica del nostro paese possa svolgere appieno la sua funzione.

Mi limiterò a questo riguardo a ricordare in maniera specifica i provvedimenti ritenuti più urgenti per uno sviluppo dell'artigianato italiano.

In primo luogo, quello concernente il credito a medio termine, specie nel Mezzogiorno. È a tutti noto che il fondo per il contributo agli interessi è praticamente esaurito. Se pertanto non si interverrà in questo settore con sollecitudine, l'Artigiancassa — che già nel Mezzogiorno interviene in misura ridotta — dovrà totalmente sospendere la sua attività, che oggi appare quanto mai preziosa e insostituibile per l'attuazione del programma di ammodernamento sul piano produttivo delle aziende artigiane in tutto il paese ed in special modo nell'Italia meridionale.

Altro aspetto che mi permetto di sottolineare è la necessità che nel piano di rilancio della Cassa per il mezzogiorno, e particolarmente per la prima fase quinquennale di tale rilancio, l'artigianato ed anche la pesca continuino ad usufruire dell'intervento straordinario, che ha conseguito in questi anni risultati che ne testimoniano l'importanza e la validità. Come ho già avuto occasione di dire in Commissione speciale, artigianato e pesca sono elementi costitutivi della realtà sociale ed economica del Mezzogiorno, e non possono essere considerati dispersivi dell'ulteriore attività della Cassa, ma anzi essenziali ai fini di una sua effettiva concentrazione e di un suo più incisivo svolgimento. È pertanto impensabile un rilancio efficace di una politica a favore del Mezzogiorno che ignori le esigenze fondamentali dell'artigianato e della pesca.

Infine altra esigenza è quella di potere intervenire sul piano della legislazione sociale per un completamento di quella vigente, soprattutto per garantire all'artigianato un tipo di autogoverno che non si concreti però in forme punitive proprio in quei settori dove sono stati conseguiti risultati altamente positivi, come nel settore della mutualità artigiana, nel quale la categoria sta sostenendo oneri crescenti ed ormai insopportabili.

Sono, questi, gli aspetti più urgenti fra i tanti che ho avuto modo di illustrare in varie sedi, non ultima quella della Commissione speciale. Ed è per questo che — oltre a prendere atto con soddisfazione del fatto che i vari ordini del giorno presentati su questi specifici aspetti e problemi dell'artigianato siano stati accolti dal Governo, sia pure come raccomandazione — mi pare opportuno in questa sede dare altresì atto al Governo, non solo dell'impegno dimostrato in passato nell'affrontare e risolvere alcune esigenze fondamentali di struttura di questa categoria, ma anche della dichiarata volontà politica di continuare ad affrontare le esigenze di un settore tanto importante per la nostra società con una visione globale e quindi unitaria: visione globale ed unitaria che dovrebbe tendere a dare organico assetto a tale settore, favorendone l'inserimento più efficace nella realtà sociale ed economica del paese.

A me non resta che prendere atto di tale impegno e di tale volontà politica del Governo, e formulare voti che per concorde volontà del Parlamento si traducano in valide e sollecite soluzioni legislative, che diano effettiva e concreta attuazione al precetto costituzionale, da me richiamato, per la tutela e lo sviluppo dell'artigianato italiano. (*Applausi al centro*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Tripodi. Poiché non è presente, s'intende che abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Romualdi. Poiché non è presente, s'intende che abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole De Marzio. Poiché non è presente, s'intende che abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Alesi. Ne ha facoltà.

**ALESI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel settore industriale acquista per noi particolare importanza il problema dell'industria di Stato, sia come attività produttiva concorrenziale, sia soprattutto come strumento di azione politica.

Per noi liberali l'industria di Stato ha un senso e un compito precisi solo là dove l'iniziativa privata si dimostri carente. Quando l'operato delle imprese private non possa definirsi carente, non vi è alcuna ragione per l'ingerenza dello Stato, se non quella di voler costituire, tramite queste imprese a partecipazione statale, una testa di ponte per la trasformazione di tipo socialista di tutto il nostro apparato produttivo.

Il problema principale dell'industria di Stato è che essa si mantenga nei termini strettamente indispensabili alle effettive necessità della comunità nazionale e nei limiti dei settori nei quali l'industria privata non ha sufficiente capacità di intervento. Purtroppo, invece, in questo periodo assistiamo ad una espansione senza limiti dell'attività industriale dello Stato, che agisce veramente come un qualsiasi operatore privato nel tentativo di estendere sempre più il suo campo d'azione economico anche a settori dove l'industria privata per sua natura riuscirebbe e — bisogna dirlo — riesce meglio e più proficuamente.

Abbiamo così uno Stato industriale, uno Stato elettrico, uno Stato chimico, uno Stato gestore di terme, uno Stato petrolifero, e così via. Il coordinamento di tutte queste attività a partecipazione statale dovrebbe riguardare precipuamente i limiti da assegnare all'attività delle singole aziende, che dovrebbero operare in pieno regime di libertà economica e solamente nell'ambito loro assegnato, evitando di estendersi disordinatamente, con il risultato di togliere lo spazio necessario al naturale sviluppo di una sana attività industriale privata, non riuscendo per di più, nella quasi totalità dei casi, a sostituire all'iniziativa privata una iniziativa pubblica più efficiente, più economica e socialmente non deficitaria.

Basti ricordare a questo proposito che l'I.R.I. fu creato per aiutare gli istituti di credito possessori di partecipazioni industriali. L'I.R.I. avrebbe dovuto assumere per conto dello Stato le partecipazioni e ricondurre quelle aziende all'equilibrio economico. Ebbene, l'I.R.I. comprende oggi più di cento società produttrici di beni e servizi, con circa 290 mila dipendenti e un fatturato di oltre 1.500 miliardi di lire all'anno, con un investimento da parte dello Stato di oltre 370 miliardi e ormai con una perdita di gestione accumulata di circa 55 miliardi.

Quanto all'E.N.I., esso ebbe origine dall'« Agip », della quale nel 1945 fu decisa la liquidazione. Gli amministratori incaricati della liquidazione non solo non la effettuarono, ma fecero sì che nel 1953 l'« Agip » ed altre società direttamente e indirettamente controllate dallo Stato venissero raggruppate nell'E.N.I., con il compito di promuovere ed effettuare iniziative di interesse nazionale nel campo degli idrocarburi e dei vapori naturali. Oggi il gruppo è costituito esso pure da poco meno di cento società, che operano nei rami più disparati, in Italia e all'estero: settore minerario, trasporti, raffinazione, distribuzione di idrocarburi, settore chimico, nucleare, mecca-

nico, tessile. Il gruppo ha un fatturato che supera il mezzo miliardo, con più di 90 mila dipendenti, un investimento da parte dello Stato superiore ai 50 miliardi e un utile che nel 1963 è risultato pari alla irrisoria cifra di 240 milioni, cioè neanche lo 0,5 per cento del capitale investito.

L'invadenza di questa industria si manifesta in varie forme. Nell'attuale periodo di profonda crisi economico-finanziaria ci sembra però che la forma più appariscente sia quella del rastrellamento del risparmio operato dalle aziende di Stato a scapito delle imprese private. Basti pensare che il fabbisogno finanziario previsto dal programma per il 1964 è di 785 miliardi, dei quali almeno 500 dovrebbero essere reperiti sul mercato. E poiché l'« Enel » ha per l'anno 1965 un fabbisogno finanziario che si aggira sui 770 miliardi per il pagamento di interessi e di capitali da rimborsare alle imprese espropriate, il fabbisogno finanziario delle industrie che dipendono dalle partecipazioni statali e dell'« Enel » ammonta per il 1965 a 1.500 miliardi, pari ad un quarto del bilancio statale. Tale cifra non tiene poi conto delle esigenze dell'edilizia pubblica.

Per sopperire a così grandi bisogni di capitali, le industrie controllate dallo Stato attingono — con priorità rispetto ai privati e a condizioni di favore — al risparmio bancario e all'emissione di obbligazioni, sostenendo costi minori e pagando imposte meno elevate. Che ciò sia vero è dimostrato dal fatto che anche il governatore della Banca d'Italia, nella sua relazione annuale, ha ritenuto doveroso affrontare la questione. È chiaro, infatti, che se le imprese statali rastrellano così grande parte delle disponibilità finanziarie, si restringe sempre più per le imprese private la possibilità di ottenere i finanziamenti indispensabili alle loro necessità e per la creazione di nuovi posti di lavoro.

Agendo in tal modo, le aziende statali creano inoltre dannose dispersioni nel credito bancario e nei confronti della privata iniziativa e determinano serie difficoltà persino per le amministrazioni degli enti locali. La Cassa depositi e prestiti, che ha come principale compito istituzionale quello di accordare mutui agli enti locali, è stata infatti costretta, fra l'altro, a sottoscrivere 155 miliardi di obbligazioni dell'« Enel » nel 1963, sottraendo tali fondi alla naturale destinazione degli enti locali.

Di fronte a così imponenti impegni finanziari, le imprese industriali a partecipazione statale rendono per contro allo Stato utili pressoché trascurabili, o sono addirittura pas-

sive. Nel corso del 1964, essendosi in gran parte esaurite o fattesi difficoltose le fonti di approvvigionamento finanziario di cui ho parlato, l'I.R.I. e l'E.N.I. hanno fatto direttamente ricorso allo Stato, sollecitando la presentazione di appositi disegni di legge con i quali sono stati loro accordati oltre 250 miliardi. A quest'onere il Governo ha fatto dichiaratamente fronte con gli ultimi aumenti fiscali imposti agli italiani.

Inoltre, rispondendo ad una nostra interrogazione sulla situazione dell'E.N.I., il ministro delle partecipazioni statali ha riconosciuto che i debiti dell'ente petrolifero di Stato ammontavano nell'inverno scorso a 857 miliardi di lire. Tale cifra non è certo riequilibrata dai crediti dell'ente, che ammonterebbero a poco più di 300 miliardi, non tutti, tra l'altro, facilmente realizzabili. La gestione degli stabilimenti E.N.I. di Ravenna è notoriamente solo in apparenza attiva; e altrettanto passivi o soltanto fittiziamente attivi sono gli impianti petroliferi di Gela e gran parte degli investimenti del gruppo E.N.I. all'estero.

Così, mentre in altri paesi d'Europa si privatizza l'industria di Stato, con risultati altamente soddisfacenti, e si approntano strumenti legislativi per una sempre maggiore diffusione dell'azionariato popolare ed operaio, in Italia si estende in tutti i campi la partecipazione economica dello Stato, finanziariamente passiva e socialmente non giustificata, con detrimento non solo della libera iniziativa dei singoli, ma di tutta la collettività nazionale.

Se poi passiamo dall'esame dell'attività produttiva di queste industrie ad un piano più generale, constatiamo una peggiore invadenza di natura politica. I ben remunerati posti di amministratori delle varie società a partecipazione statale sono praticamente un feudo dei partiti al Governo; e gli amministratori riversano poi, purtroppo, su tali partiti speciali favori. A questo proposito è sufficiente osservare che il quotidiano *Il Giorno*, organo di stampa a fondo politico dello stalinismo di sinistra, è notoriamente finanziato dall'E.N.I. Interrogato recentemente dal gruppo liberale se rispondesse a verità che l'E.N.I. continui a finanziare con forte perdita quel quotidiano, il ministro Bo non ha trovato di meglio se non rispondere che la tiratura e la pubblicità di quel giornale sono aumentate. Sembra effettivamente che per la pubblicazione di tale quotidiano siano stati spesi l'anno scorso circa seicento milioni di denaro di tutti gli italiani.

Il settore delle partecipazioni statali ha quindi ormai assunto — e assume sempre di più con il tempo — il prevalente aspetto di un enorme investimento di capitali infruttifero, se non addirittura passivo, in cui la gestione finisce per perdere ogni ragione economica, per diventare una gestione a ragione politica e di favoritismi antieconomici e spesso antisociali.

Queste considerazioni mi portano a parlare del settore dei trasporti, nel quale si ha una interferenza tra attività pubblica e attività privata. È chiaro che il problema dei trasporti, affacciatosi fin dalla scoperta della ruota, continua ad esistere e diventa ogni giorno più grave. Questo problema, infatti, non investe soltanto i veicoli, ma anche quelle che, con espressione felice, sono state chiamate infrastrutture, e cioè: strade, canali, ferrovie e tutti gli altri impianti che servono da base ad una sufficiente realizzazione dei trasporti. È legato quindi direttamente alla soluzione di altri problemi, che lo condizionano, che possono favorirlo e possono decisamente impantantarlo e fermarlo. Ritengo perciò che il settore dei trasporti sia interdipendente con gli altri settori dell'economia pubblica e privata, perché, se ne è condizionato, a sua volta li condiziona, specie se lo guardiamo nel quadro dei paesi membri del mercato comune, nel quadro cioè di una politica economica e benefica per tutti.

In tale quadro il sistema dei trasporti diventa la condizione del buon funzionamento degli scambi comunitari, poiché il M.E.C. ha una sua ragione d'essere appunto nella convenienza dello scambio di beni e servizi dalle zone dove è meno costoso produrli, a quelle dove è più costoso: e ciò esige proprio il massimo rendimento dell'attuale sistema dei trasporti, non solo, ma anche una massa di investimenti nel settore e nelle sue infrastrutture per potenziarne la capacità.

Ora, sia per sfruttare il sistema esistente, sia per valutare e distribuire gli investimenti, occorre razionalizzare i mezzi, definire i compiti, creare una certa comunanza di indirizzi e una certa armonizzazione di interessi fra le differenti politiche dei paesi membri. Il compito non è facile, poiché porterà necessariamente ad uno scontro di utilità pubbliche con utilità private, che soltanto dopo una lunga elaborazione potrà accomodarsi o, per lo meno, giungere a compromessi. Bisogna però spazzare via prima di tutto le discriminazioni, le restrizioni e gli ostacoli che rendono difficile la costruzione comunitaria e favoriscono nel settore dei trasporti gli esercizi antieconomici e lo spreco di capitali.

Una politica comune dei trasporti deve perciò essere improntata ad una più ampia libertà dell'utente, per la scelta dei mezzi più adatti ai suoi bisogni, non potendo tale scelta essere sostituita da decisioni astratte del Governo, per il quale è difficile calcolare i costi economici, che sono invece ben studiati dall'utente. Nella stessa Unione Sovietica hanno capito soltanto adesso a quali conseguenze porta la mancanza di calcoli di costo, e cioè di un raffronto con un prezzo di mercato determinato dal libero gioco della domanda e dell'offerta.

È evidente che questa scelta dell'utente non va alterata con artifici, come privilegi e sovvenzioni: le imprese di trasporto devono essere gestite commercialmente, cioè in vista di un reddito. Le protezioni cui assistiamo (specialmente in questo periodo) possono portare soltanto un sollievo moderato al disavanzo delle ferrovie dello Stato; e tale sollievo comunque sarebbe minore del danno inflitto alla vita economica e alla produttività di tutti gli altri mezzi.

Ora, l'adozione di questi generici favoreggiamenti, se porta un contributo sostanziale alla soluzione del problema, tuttavia non basta da sola a colmare i vuoti che ci separano da un efficiente sviluppo dei trasporti, specie per le gravi carenze di collegamenti nelle zone confinarie. Per ovviare a questi inconvenienti dovrà essere iniziato lo studio di piani di sviluppo basati sulla costruzione effettiva di una rete europea di canali, di autostrade, di linee elettrificate, facendo sorgere, anche prima di quello che sarà l'abbattimento doganale, una rete di collegamenti ferroviari e stradali che elimini ai confini degli Stati tutte le strozzature del traffico che oggi si verificano.

La creazione di tronchi di comunicazioni comunitarie deve mirare anzitutto al collegamento delle reti nazionali, tenendo particolarmente presenti i principali centri industriali. Bisogna evitare che l'Italia, con la sua esile attaccatura al continente, con la sua lunghezza e con le sue coste frastagliate, finisca per essere la meno beneficata dai provvedimenti comunitari.

Mi sia permesso anche ricordare che i problemi dei trasporti sono collegati ai problemi di altri settori: per esempio, come dicevo prima, alla politica agricola comune. Una deficienza dei trasporti in uno dei singoli paesi membri si ripercuote quindi in altri settori economici di tutta la comunità. Non solo: ma se l'applicazione dei trattati di Roma per quanto riguarda specificamente il settore dei

trasporti venisse ritardata, si correrebbe il rischio di vedere i relativi problemi risolti differentemente a seconda dei diversi settori economici, e quindi senza alcuna concezione generale; il che getterebbe il settore dei trasporti in una situazione veramente caotica.

Su questo punto è urgente, per il nostro e per gli altri governi comunitari, risolvere le divergenze che sono sorte negli ultimi tempi fra trasporti camionistici e trasporti ferroviari. Se fino a poco tempo fa la ferrovia poteva dirsi imbattibile sui lunghi percorsi, ora il progresso e la competitività dell'autotrasporto si sono fatti molto forti anche nei tragitti lunghi, tanto da superare la lentezza burocratica delle ferrovie. Il duello strada-rotaia assume dunque l'importanza di un problema di interesse europeo, che va risolto con sistemi liberistici.

Vi è da chiedere veramente che cosa abbia fatto, in questo periodo, in questo campo, il nostro Governo. L'Italia, avrebbe tutto da guadagnare da una chiara scelta per la concorrenza e la completa libertà dei trasporti, poiché, come è dimostrato dall'attività di questi anni, i nostri autotrasportatori, nonostante le difficoltà, mantengono abilmente una posizione competitiva di primo piano nei confronti dei mezzi d'oltre confine.

A questo proposito mi sia consentito dire che è assolutamente insufficiente l'assegnazione di appena 112 licenze di autotrasporto su un contingente comunitario di 750 (è un'osservazione che mi permisi fare anche in Commissione), da ripartire fra le varie decine di migliaia di autotrasportatori italiani. Per la nostra popolazione, per la nostra posizione geografica, per il nostro patrimonio camionistico, avremmo dovuto ottenere la quota massima del 25 per cento delle licenze, anche perché i viaggi effettuati dagli autotrasportatori italiani nei mercati esteri sono più lunghi in confronto di quelli effettuati da loro colleghi esteri.

Un altro problema importante che interessa in modo particolare gli autotrasportatori, e che dovrebbe essere affrontato al più presto dal Governo, è quello dei pesi e delle dimensioni dei veicoli stradali, problema che dopo sette anni di mercato comune non è stato ancora risolto. Questo anacronismo nella politica comune dei trasporti deve essere eliminato al più presto, per evitare distorsioni nelle condizioni di concorrenza e intralci nel traffico, anche perché la mancanza di una unificazione in questo settore costituisce un ostacolo alla retta organizzazione della produzione automobilistica.

In questo quadro, si dovrebbe valorizzare le possibilità dell'autotrasporto, finora ostacolate da un'azione che, con leggi e con atti amministrativi, si è tradotta in una serie di restrizioni e di gravami discriminatori. Né a giustificazione di ciò si può controbattere, come si fa, che l'autotrasporto gode di privilegi perché, oltre alla libertà di organizzare economicamente le aziende, godrebbe anche dell'uso gratuito della infrastruttura stradale. Bisogna ricordare che, dopo avere corrisposto tutti i tributi normali, inclusi i pedaggi sulle autostrade, esso paga sia le pesanti tasse di circolazione sia quelle sui carburanti, il cui gettito supera di gran lunga l'intera spesa per la rete stradale italiana.

Si vorrebbe vedere, in altre parole, la pubblica amministrazione interessata non solo alle sorti della rotaia, ma anche ai problemi del traffico su strada. E nel campo proprio delle infrastrutture che l'investimento pubblico dovrebbe palesare la massima utilità, perché esse devono essere costruite seguendo appunto un criterio di pubblica utilità e non di interessi particolaristici; e invece si assiste ad una sempre più penetrante partecipazione statale nella gestione diretta dei mezzi di trasporto e quindi ad una sempre crescente antieconomicità degli stessi.

Credo che, se lo Stato lasciasse libertà all'azione privata in questo campo, la finanza pubblica ne avrebbe un tale sollievo da potere dare maggiori mezzi non solo alla rete ferroviaria di grande comunicazione, ma anche a quella stradale a tutti i livelli, tanto meglio se a questo fine si potranno acquisire tutti i possibili appoggi della banca comunitaria che finora, per quanto riguarda l'Italia, è intervenuta solo per la sistemazione della linea Genova-Modane, mentre potrebbe essere sollecitata per altre opere ferroviarie, stradali e anche portuali, in un momento nel quale il nostro paese ne ha estremo bisogno.

Dando, signor Presidente, uno sguardo ai problemi della giustizia, dobbiamo riconoscere che essi, per la loro importanza ai fini dell'affermazione di uno Stato di diritto, dovrebbero avere la priorità su molti problemi del paese. Tale concetto non si può dire certo condiviso dal Governo, che ha dimostrato di avere per le necessità della giustizia una certa insensibilità, non solo destinando ad essa mezzi insufficienti, ma anche non attuando (e questo è il punto forse di maggiore rilievo) quelle riforme che pur non comportano spese.

Per mancanza di mezzi sono infatti lontane dall'essere soddisfatte le necessità di adeguare gli organici tanto dei magistrati quanto del

personale ausiliario alle reali esigenze della giustizia per rendere questa più agevole e sollecita; di migliorare le sedi e le attrezzature degli uffici giudiziari per dare alla giustizia quell'austerità e dignità che le competono; di costruire nuovi istituti di prevenzione e di pena, migliorando anche quelli già esistenti, per rendere sempre più umani tali luoghi al fine di consentire quel recupero degli autori dei reati da parte della società, che costituisce lo scopo ultimo cui deve tendere l'applicazione della pena.

Consapevoli della impossibilità di risolvere simultaneamente tutti questi problemi, per il rilevante onere che le finanze statali sarebbero chiamate a sopportare, potrebbe essere opportuno, come abbiamo chiesto al Governo anche in sede di Commissione, predisporre un piano per risolverli almeno gradatamente.

Quello che dà un senso di maggiore sconcerto è che anche per la soluzione di problemi che non comportano spese il Governo mostra una uguale insensibilità. Non è infatti neppure avviato a soluzione il problema della indipendenza dell'ordine giudiziario. La legge sul Consiglio superiore della magistratura, che fu emanata nel 1958, ha sollevato critiche da parte di cultori del diritto e degli stessi magistrati. La stessa Corte costituzionale, in una recente sentenza, ne ha dichiarato incostituzionali alcuni commi lasciando intendere che altre norme della stessa legge, per quanto non possano dirsi manifestamente incostituzionali, non hanno attuato nel migliore dei modi i precetti contenuti nella Costituzione per tutelare adeguatamente l'indipendenza della magistratura. Le principali critiche che si fanno a tale legge riguardano: il potere attribuito al ministro della giustizia in misura e qualità tali da poter compromettere l'indipendenza della magistratura; un'eccessiva supremazia dei magistrati di Cassazione in seno al Consiglio superiore della magistratura, che può essere pregiudizievole per l'indipendenza dei giudici; un sistema di elezione dei componenti il Consiglio stesso, che fa sì che questi non vengano eletti su base paritaria da tutti i magistrati; l'esclusione degli uditori giudiziari dalla partecipazione alle elezioni dei componenti il Consiglio superiore della magistratura.

Tutte queste critiche (che non sono solo di parte nostra, ma si riferiscono anche a giudizi della Cassazione) non sono state sinora sufficienti per fare avvertire al Governo la necessità di farsi promotore di una iniziativa legislativa in merito.

Altra riforma di cui è da tempo sentita la necessità e l'urgenza è quella dell'ordinamento penitenziario. Appare del tutto evidente l'estrema arretratezza di quello vigente nel nostro paese, che all'articolo 153 elenca tra le punicioni « la cella con trattamento di pancaccio ed una coperta »; all'articolo 155 specifica che « quando alla punizione della cella è congiunta la privazione del letto, può essere aumentato, su richiesta del medico, il numero delle coperte ».

Occorre veramente che il Governo si faccia promotore di una iniziativa legislativa per la modifica dell'ordinamento penitenziario e per l'abolizione del pancaccio, del trattamento a pane e acqua, delle uniformi a strisce, della rasatura a zero, delle eccessive limitazioni alle visite dei familiari, al passeggio all'aria aperta e alla possibilità di istruzione e qualificazione professionale. Tanto più che un siffatto disegno di legge era stato presentato nella passata legislatura dal ministro Gonella, e non occorrerebbe quindi un nuovo ed approfondito studio per nuovamente sottoporlo all'esame del Parlamento. Ci si deve infatti convincere che quando la riforma dell'ordinamento penitenziario verrà realizzata si sarà contribuito in modo lodevole e meritorio ad agevolare ed umanizzare l'attuazione della giustizia, la quale è un'altissima missione che, specie nel nostro paese, ricco di esperienze e tradizioni giuridiche, non può non essere svolta in modo adeguato alla sua importanza.

Passando ad esaminare il bilancio della pubblica istruzione non vi è dubbio che il problema della scuola abbia assunto, negli ultimi anni, un rilievo pari alla effettiva importanza che esso riveste nella moderna società. Ed è un rilievo non formale ma affidato ai congressi, ai programmi di partito, ai dibattiti e alla stampa. I nuovi provvedimenti, con la scuola media unica e i suoi nuovi programmi, hanno iniziato, sia pure faticosamente, il loro cammino in coerenza con i tempi. Non è però possibile favorire lo sviluppo della nostra scuola se mancano i mezzi e le leggi che regolano l'edilizia scolastica. La legge del 9 agosto deve essere perfezionata sulla base delle richieste pervenute dai comuni e da tutte le associazioni locali. Questo esame del bilancio ci lascia perplessi in modo particolare davanti ad alcune cifre. Vediamo, ad esempio, che delle 16.234 aule attualmente in costruzione soltanto il 70 per cento potrà essere disponibile prima del 30 settembre 1965. Ma quand'anche tutte le aule previste fossero disponibili, avremmo sempre una insufficienza

dell'edilizia scolastica calcolata, come si rileva dal bilancio stesso, in circa 70 mila aule.

Mentre si impostano dannosi ed onerosi programmi per andare incontro a pressioni — mi sia consentito di usare il termine — demagogiche quali quelle relative alla istituzione delle regioni e all'espropriazione delle aree fabbricabili, non si trova la possibilità di impostare programmi di finanziamento adeguati alle esigenze dell'edilizia scolastica.

I finanziamenti, inoltre, sono stati sovente frammentari, tali cioè da consentire solo una parte delle costruzioni che, incomplete, si rendono molto spesso non usufruibili e in ogni caso non funzionali. Quante volte sono rimasti a metà edifici di cui era stata iniziata la costruzione! Solo apparentemente conviene la costruzione di un edificio scolastico per lotti successivi, perché procrastinare nel tempo la definitiva sistemazione dell'edificio ne aumenta i costi e l'irrazionalità: occorre che i lotti scolastici vengano finanziati in modo tale da assicurare loro una razionale esecuzione.

Credo che consentendo ai comuni di aprire operazioni di mutuo a tale scopo con istituti di credito, ed assicurando loro il diritto al contributo per i successivi lotti, la spesa totale della realizzazione potrebbe consentire notevoli economie sia al Ministero della pubblica istruzione, sia dal punto di vista del tempo occorrente per le pratiche burocratiche.

Un altro grave problema che mi permetto di sottolineare è quello delle trasformazioni in atto nelle università. Allo stato attuale esiste una sfasatura tra ciò che il giovane apprende e l'odierna realtà sociale ed economica del paese. Di qui la necessità di modificare il contenuto dell'insegnamento e le forme organizzative attraverso le quali esso viene fornito. Cito in modo particolare la facoltà di agraria e quelle di economia e di lettere, che si trovano nella necessità di risolvere l'importante alternativa tra un compito di preparazione professionale e un compito di preparazione specifica.

Per la facoltà di ingegneria è stato calcolato che essa dovrebbe fornire per il 1975 un numero di ingegneri da 3 a 5 volte l'attuale, e che tali ingegneri dovrebbero avere una preparazione di carattere assai più pratico ed applicativo di quella fornita oggi.

È sufficiente lo stanziamento per ampliare, sia per quanto riguarda le aule, sia per quanto riguarda le attrezzature, la ricettività studentesca delle università? Possiamo essere paghi del fatto che appena il 20 per cento della popolazione universitaria sia costituito dai figli di lavoratori dipendenti? È indispensabile che

la selezione universitaria sia compiuta fra tutti i cittadini, se non si vuole che tante energie continuino ad andare perdute per il progresso civile ed economico della nazione. Perciò anche questo settore della pubblica istruzione, che non può essere secondo a nessuno, deve dare un'ampia possibilità di progresso ed un futuro pieno di speranze al nostro paese. Grazie, signor Presidente.

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Raffaele Franco. Ne ha facoltà.

**FRANCO RAFFAELE.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, vorrei attirare brevemente l'attenzione sulla situazione economica esistente nella regione del Friuli-Venezia Giulia e sul compito spettante alle aziende a partecipazione statale.

Dagli ultimi dati delle camere di commercio della regione si rileva che il reddito del Friuli-Venezia Giulia nei confronti di quello nazionale aumenta in misura molto bassa.

Che cosa succede nella nostra regione? Le piccole e le medie imprese sono in crisi perché manca l'industria di base, l'industria tradizionale, l'industria I.R.I.

Da diversi anni il Governo è stato sollecitato ad impiantare nel Friuli le industrie di Stato e non solo non si è fatto questo, ma assistiamo alla chiusura di alcune industrie esistenti nella regione. A Gorizia, per esempio, la « Safog » diminuisce i suoi organici mentre a Monfalcone si è chiusa l'officina del materiale ferroviario. Si promette un'altra fabbrica, che però non è stata ancora installata. Si promette dunque questa nuova fabbrica, la Bulloneria europea, la quale avrebbe dovuto entrare in funzione alla metà di quest'anno, mentre invece anche qui sono stati protratti i termini ed ora si parla dell'anno prossimo.

Anche al « San Rocco » di Trieste vi è stata una riduzione numerica delle maestranze e siamo quasi alla chiusura. Il totale, onorevole sottosegretario, degli occupati nelle aziende I.R.I. della regione è diminuito dal 1958 a questa parte di varie migliaia di unità lavorative: ciò non può non pesare seriamente su tutta l'economia della regione. Le Officine elettromeccaniche lavorano ad orario ridotto e il « San Rocco », come testé dicevo, si trova in una situazione di grave dissesto: l'onorevole Donat-Cattin lo sa molto bene, perché di questa situazione abbiamo discusso insieme a lungo.

Vi è poi la questione cantieristica. Si dice che i nostri cantieri sono tutti in crisi, ma la situazione di quelli del Friuli-Venezia Giulia è di una gravità particolare. Ho già detto del « San Rocco »; i cantieri « San Marco » di Trieste e quello di Monfalcone versano in una

difficilissima situazione. I cantieri di Monfalcone e di Trieste hanno la potenzialità di circa un terzo di tutta la cantieristica nazionale. Ebbene, anche questi complessi sono in crisi: si « svecchia », non si assume apprendisti. È vero che si parla di una prossima legge, il cui disegno sarebbe già stato approvato dal Consiglio dei ministri. Anzi, in occasione dell'ultimo varo che si è avuto al cantiere di Monfalcone, il ministro della marina mercantile ha illustrato appunto questo provvedimento. Ma è una legge pericolosa, onorevole sottosegretario, giacché vi si parla di ridimensionare i nostri cantieri e di adibirli ad altre lavorazioni. Sono quindici anni che noi continuiamo a sovvenzionare i cantieri navali, cioè a sovvenzionare gli armatori, e ad affermare che le maestranze sono troppo numerose. Così abbiamo licenziato oltre 10 mila lavoratori altamente qualificati e specializzati; ed ora ci si viene a parlare di ulteriori ridimensionamenti perché i costi sarebbero troppo alti e non competitivi.

Noi abbiamo spiegato già lo scorso anno perché i costi non siano competitivi: perché i materiali costano troppo, né vi è un equilibrio di costi congiunti tra industria siderurgica e industria navale, tra apparato motore e cantiere; non certamente a causa dei salari dei lavoratori. Noi abbiamo infatti dimostrato che i lavoratori italiani producono di più di quelli di quasi tutti i cantieri europei, mentre hanno le paghe più basse. Né producono meno dei lavoratori dei cantieri giapponesi, che hanno paghe più basse di quelle dei nostri.

Il cantiere navale di Monfalcone — è l'esempio che più facilmente posso addurre, giacché io ho lavorato diversi anni in quella azienda — ha prodotto nel 1956 125 tonnellate di materiale lavorato al giorno, mentre ne ha prodotte nel 1963 ben 280. Con 500 lavoratori in meno, e con meno maestranze, la produzione è più che raddoppiata. Ma potrei leggere anche alcuni dati sugli altri cantieri.

Abbiamo il cantiere di Sestri dove sono stati fatti seri passi avanti, e così pure dicasi del cantiere « San Marco » di Trieste. E tuttavia si continua a dire che occorre ridimensionare l'industria cantieristica e spendere altri soldi per sostituire a quella dei cantieri un'altra industria.

Io credo che bisogna affrontare realmente il problema della programmazione della nostra flotta. Si legge anche nelle relazioni dei ministri che il fabbisogno navale aumenterà. Già oggi solo il 34 per cento dei prodotti esportati ed importati in Italia viene trasportato

dalle nostre navi. Abbiamo quindi bisogno di una flotta efficiente.

Come è stato detto anche dal ministro della marina mercantile, la bilancia dei pagamenti nel settore trasporti è passiva per 61 milioni di dollari, mentre prima eravamo in attivo. Si parla di crisi mondiale del settore cantieristico. Posso invece affermare che non è vero, giacché mai come quest'anno si è potuto contare su tante ordinazioni. Al 1° gennaio 1964 le ordinazioni ai cantieri mondiali ammontavano a 19 milioni e 249 mila tonnellate; al 1° luglio 1964, cioè sette mesi dopo, tali ordinazioni sono passate a ben 22 milioni e 193 mila tonnellate. È dunque questo l'anno più ricco di ordinazioni ai cantieri del mondo.

Per contro, noi stiamo ancora a parlare di crisi, proprio mentre il fabbisogno di navi aumenta. Il ministro della marina mercantile, a conclusione della discussione dello stato di previsione della spesa del suo Ministero in sede di Commissione dei 75, ci diceva appunto che fra cinque anni si avrà bisogno di molte navi perché il trasporto di merci da e per l'Italia passerà da 140 a 200 milioni di tonnellate. Tutto fa dunque prevedere che l'Italia avrà bisogno di una flotta mercantile efficiente e molto più moderna di quella attuale, che è antiquata.

Però, mentre così si ragiona, si vorrebbe invece smobilitare i cantieri. Ma perché? Per costringerci ad ordinare poi le navi all'estero, noi che abbiamo cantieri con qualche centinaio di anni di significativa esperienza? In considerazione del fabbisogno nazionale e della vetustà della nostra flotta avremmo bisogno di costruire oltre 500 mila tonnellate di naviglio all'anno, utilizzando in tal modo a due terzi delle nostre capacità produttive attuali, e ponendoci altresì in grado di competere coi cantieri europei e di acquistare ordinazioni dall'estero. A Monfalcone, per esempio, abbiamo sempre lavorato e due terzi dei nostri scali sono stati sempre occupati da navi di armatori stranieri. Il lavoro dei nostri cantieri ha dato navi a tutte le bandiere del mondo, e soddisfacendo le esigenze in maniera esemplare.

Questa è una grave situazione che va riveduta e risolta mediante un piano programmatico di costruzione di naviglio, mediante una legge che sani questa situazione e aiuti i cantieri anziché diminuirne gli organici. Il problema delle maestranze dei cantieri in Italia deriva dal fatto che, secondo una relazione della stessa Fincantieri, l'età media del personale si aggira sui 47-48 anni. Una media dunque altissima. Di qui la necessità di assu-

mere apprendisti e non già di licenziare i vecchi, come si usa fare a Monfalcone e in altri cantieri in cui un lavoratore viene mandato via dopo essere stato « spremuto » e dopo che il suo lavoro ha fatto raddoppiare la produzione cantieristica !

Occorre dunque abbassare l'età media delle maestranze assumendo apprendisti. Occorre che il Ministero prenda impegno che, specialmente nei cantieri della Venezia Giulia, venga assunta una aliquota di apprendisti, tenendo presente che noi non siamo secondi a nessuno (tranne che alla Val d'Aosta) in fatto di preparazione tecnica della gioventù. Noi abbiamo migliaia di giovani preparatissimi che possono dare il loro contributo alle industrie locali. È sorta anche una scuola dell'I.R.I. per la quale si spende molto denaro. Purtroppo, questi giovani tanto qualificati sono costretti a recarsi in Svizzera e in altre parti del mondo per guadagnare un pezzo di pane.

Il problema della libertà nelle fabbriche, specie in quelle dell'I.R.I., lascia alquanto a desiderare. La famosa circolare Bo non è stata ancora applicata, anzi è stato perfino proibito di pubblicarla negli albi delle aziende. Sono stati consegnati memoriali al ministro Bo, ma non si è visto alcun risultato e le cose continuano a peggiorare. L'altro giorno all'O.E.T. di Monfalcone è stato licenziato in tronco un invalido del lavoro perché non voleva prestarsi ai soliti soprusi.

Occorre fare dei passi avanti; ma per farli è necessario che nelle industrie I.R.I. si instauri un clima di collaborazione da ambo le parti, non a senso unico, in modo che queste aziende siano veramente di esempio.

Si è detto molto spesso che queste aziende dovrebbero essere « trasparenti » come case di vetro; ma la nebbia copre quei vetri e non permette di vedere le cose poco chiare e poco democratiche che vengono fatte a danno dei lavoratori.

Il Governo regionale non ha ancora fatto un piano per lo sviluppo regionale del Friuli-Venezia Giulia. Ebbene, bisogna fare in modo che il piano programmatico delle partecipazioni statali tenga conto dei bisogni della nostra regione e del potenziale umano che è in attesa di dare il suo contributo per migliorare l'economia del Friuli-Venezia Giulia e del nostro paese. (*Applausi all'estrema sinistra*).

**PRESIDENTE.** Il seguito della discussione è rinviato alla seduta pomeridiana.

**La seduta termina alle 11,35.**

---

*IL CAPO DEL SERVIZIO DEI RESOCONTI*

Dott. MANLIO ROSSI

---

*L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

Dott. VITTORIO FALZONE

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI