

II.

SEDUTA DI MERCOLEDI' 26 FEBBRAIO 1969

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIOLITTI

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 10.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla situazione e sulle prospettive dell'industria automobilistica nazionale nel quadro europeo ed in quello mondiale.

Abbiamo oggi il piacere di avere con noi il presidente dell'Alfa Romeo, dottor Giuseppe Luraghi, al quale rivolgo il cordiale benvenuto della Commissione. Come di consueto, procederemo ascoltando prima l'esposizione che il dottor Luraghi vorrà farci, sulla base della sua visione dei problemi, della sua esperienza e della sua competenza, in merito appunto alle questioni sulle quali noi abbiamo portato la nostra attenzione. E alla sua esposizione, come di consueto, seguiranno le domande che, sempre a scopo di conoscenza, gli onorevoli colleghi vorranno rivolgere al dottor Luraghi, al quale do adesso immediatamente la parola.

LURAGHI, Presidente dell'Alfa Romeo. Ringrazio il Presidente e ringrazio tutti gli onorevoli convenuti per aver voluto sentire anche me sui problemi di un'industria che ha certamente una grande importanza in Italia e che, sono convinto, ne avrà sempre di più in avvenire, perché è forse una delle poche grandi industrie manifatturiere che, almeno fino al momento attuale - e se sapremo mantenerci all'altezza della situazione - non risente del famoso *gap* tecnologico di cui purtroppo soffrono altri settori delle nostre attività.

Io sono venuto solo e non ho portato collaboratori, ma noi siamo piccoli e rispettiamo le proporzioni; però vorrei che voi sentiste come se fossero qui, vicino a me, i miei collaboratori, ai quali va il merito se qualche cosa di buono è stato fatto anche nella nostra società.

Poiché mi sono state rivolte domande scritte, che richiedono risposte numeriche, per essere sicuro di non sbagliare le cifre, anch'io ho steso delle note che leggerò. Naturalmente sono a loro disposizione, prima o dopo, a seconda di come desidera l'onorevole

Presidente, per fornire eventuali spiegazioni sui vari punti.

La prima domanda che mi è stata rivolta è questa: Qual'è la situazione attuale dell'Alfa Romeo nel mercato automobilistico nazionale, in quello comunitario e nel mercato mondiale?

Per inquadrare in modo significativo la mia risposta a questa domanda, ritengo utile premettere alcuni dati di storia recente.

Produzione. — Nel 1950 la produzione italiana di autovetture fu di 101.310 unità; nel 1955 fu di 230.988 unità; nel 1960 di 595.923 unità; nel 1968 fu di 1.544.933 unità. Cioè, fra il 1950 e il 1968 la produzione è stata moltiplicata per quindici volte.

Nello stesso periodo, la produzione di autovetture Alfa Romeo, è stata: nel 1950, di 325 unità, equivalenti allo 0,3 per cento del totale nazionale; nel 1955, di 5.919 unità, equivalenti al 2,6 per cento del totale nazionale; nel 1960, di 36.311 unità, equivalenti al 6,1 per cento del totale nazionale; nel 1968, di 97.220 unità, equivalenti al 6,3 per cento del totale nazionale, a numero, e all'11,7 per cento a valore: cioè 300 colte la produzione del 1950.

Bisogna avvertire che le statistiche a numero non danno una corretta fotografia della situazione automobilistica, in quanto mettono a diretto confronto dati non omogenei. Ad esempio, una Cinquecento, che pesa 500 chilogrammi, non può essere confrontata con una vettura media americana, che pesa 2,5 volte tanto, come la Ford Falcon (che non è macchina di lusso), o 4,2 volte come una Cadillac. Così anche nel tempo le previsioni riguardanti produzioni future si riferiscono a vetture che risulteranno certamente di maggiori dimensioni della media attuale. Perché c'è una netta tendenza verso vetture di maggiori dimensioni.

Immatricolazioni. — Sempre nel suddetto periodo le immatricolazioni di vetture nuove di fabbrica in Italia sono state le seguenti:

1950: 79.826 unità, di cui 291 Alfa Romeo equivalenti allo 0,4 per cento del totale;

1955: 161.903 unità, di cui 4.252 Alfa Romeo equivalenti al 2,6 per cento e 3.043 importate equivalenti all'1,9 per cento del totale;

1960: 381.385 unità, di cui 20.496 Alfa Romeo equivalenti al 5,4 per cento e 18.279 importate equivalenti al 4,8 per cento del totale;

1968: 1.167.614 unità, di cui 65.743 Alfa Romeo equivalenti al 5,6 per cento a numero (e 10,5 per cento a valore) e 175.000 importate equivalenti al 15 per cento del totale.

Va messo in rilievo che se si considera il settore che interessa la produzione Alfa Romeo, cioè le vetture da 1251 centimetri cubici in su, la percentuale del mercato nazionale comparata alle immatricolazioni della stessa Alfa Romeo è del 34,5 per cento del totale italiano.

E va ancora osservato che, mentre la cilindrata media italiana, pur in continuo aumento, nel 1967 era di 890 centimetri cubici, la cilindrata media delle vetture importate è stata di 1130 centimetri cubici, in quanto la produzione italiana, concentrata sulle piccole vetture, non è in grado di soddisfare la crescente richiesta di vetture di media cilindrata.

Esportazioni. — Di contro le esportazioni di autovetture sono state:

1950: 19.649 unità equivalenti al 19,4 per cento della produzione italiana, di cui Alfa Romeo 73 unità equivalenti al 22,5 per cento della produzione della società;

1955: 69.397 unità equivalenti al 30 per cento della produzione italiana, di cui Alfa Romeo 1.148 unità equivalenti al 19,4 per cento;

1960: 197.935 unità equivalenti al 33,2 per cento della produzione italiana, di cui Alfa Romeo 5.811 unità equivalenti al 16 per cento;

1968: 557.695 unità equivalenti al 36,1 per cento della produzione italiana, di cui Alfa Romeo 5.811 unità equivalenti al 16 per cento;

E da rilevare che nel 1968, cioè in un anno sostanzialmente di stasi del mercato italiano, l'Alfa Romeo ha continuato la rapida corsa in avanti, aumentando le vendite all'interno del 18,5 per cento ed all'estero del 56,9 per cento.

In quanto alla situazione dell'Alfa Romeo nel mercato comunitario, si può osservare che, mentre nel 1960 nel totale di immatricolazione di 2.219.889 unità di tutte le marche, l'Alfa Romeo era entrata con 21.895 autovetture, cioè con lo 0,98 per cento, nel 1968 delle 4.440.000 autovetture immatricolate 85.195 sono state Alfa Romeo, equivalenti all'1,92 per cento del totale.

Nello stesso 1968 nella zona dell'EFTA le immatricolazioni Alfa Romeo hanno rappresentato lo 0,35 per cento del totale, sicché nell'area totale del MEC più EFTA la quota coperta dall'Alfa Romeo è risultata dell'1,45 per cento.

Dunque l'Alfa Romeo finora occupa una posizione quantitativamente del tutto marginale, anche se tale posizione è stata in continuo rapido miglioramento.

Di contro se si considera la qualità della produzione, l'azienda si colloca fra le migliori del settore delle autovetture di media cilindrata, coprendo una notevole parte del crescente mercato costituito dagli automobilisti esigenti.

A tale elevata qualità delle sue vetture l'Alfa Romeo deve il suo rapido sviluppo, rispecchiato anche dall'andamento del fatturato che dai 10,9 miliardi di lire del 1950, dai 33,4 miliardi del 1955 e dai 78,5 miliardi del 1960, è passata a 184,6 miliardi nel 1968, conquistando il secondo posto della graduatoria delle imprese meccaniche italiane.

Nei riguardi dell'industria automobilistica, tante volte è stato citato Henry Ford, l'autore dei primi sistemi di produzione meccanizzata di grande serie; ebbene, a proposito dell'Alfa Romeo, mi fa piacere di poter citare questa frase testuale di Ford che, evidentemente, non apprezzava soltanto i numeri: « *Every time I see an Alfa Romeo pass by, I raise my hat* ». Traduco: Ogni volta che vedo passare un'Alfa Romeo mi tolgo il cappello.

La seconda domanda: Quali sono le prospettive ed i programmi futuri nell'arco dei prossimi dieci anni?

Risposta: Secondo i nostri studi più aggiornati considerati attendibili dal CIPE e confortati dai risultati delle previsioni di altri importanti uffici studi italiani ed esteri, la produzione italiana di autovetture dovrebbe raggiungere, nel 1980 (io mi sono riferito al 1980 come data alla quale ci si riferisce con i piani), la cifra di 2.500.000 unità. Di esse, 900.000 (cioè il 36 per cento del totale) dovrebbero essere esportate, e 1.600.000 vendute in Italia. La immatricolazione totale di autovetture nuove dovrebbe raggiungere i 2 milioni di unità, in quanto l'importazione di macchine estere dovrebbe risultare di 400.000 unità (equivalente al 20 per cento delle immatricolazioni).

La circolazione passerà dalle 8.200.000 vetture circolanti nel 1968 (densità 6,5 abitanti per vettura, ovvero 153 autovetture ogni mille abitanti) a 16.600.000 autovetture nel 1980, con

una densità di 3,4 abitanti per vettura (ovvero 290 vetture ogni mille abitanti), una densità che gli Stati Uniti avevano raggiunto trenta anni prima, che la Svezia raggiungerà nel 1970, e che Francia, Regno Unito, Germania e Svizzera raggiungeranno già nel 1975.

In questo quadro, i programmi dell'Alfa Romeo si inseriscono con un graduale sviluppo della produzione degli stabilimenti di Milano e con l'inserimento della nuova produzione dell'Alfa Romeo Sud a Pomigliano d'Arco.

Complessivamente nel 1980 l'Alfa Romeo dovrebbe produrre circa 470.000 unità (19 per cento del totale italiano), di cui 200.000 unità (42 per cento) destinate all'esportazione e 270.000 da immatricolare in Italia.

In quanto ai mercati europei, alla stessa data del 1980, nella zona del MEC, è prevista una cifra globale di immatricolazioni di 6.200.000 autovetture; nella zona dell'EFTA di 2.300.000 autovetture, sicché nel territorio dei due organismi l'immatricolazione totale raggiungerebbe 8.500.000 autovetture.

In queste cifre l'Alfa Romeo si inserirebbe con 360.000 autovetture nella zona del MEC, coprendo il 5,80 per cento dell'immatricolato; con 25.000 autovetture nella zona dell'EFTA, coprendo l'1,10 per cento dell'immatricolato, e globalmente con 385.000 autovetture nelle due zone, coprendo il 4,50 per cento dell'immatricolato totale.

Qui è data per cristallizzata una divisione dell'Europa che ci auguriamo non rimanga tale.

Naturalmente, tutte queste previsioni sono formulate nel presupposto che non intervengano fattori eccezionali ad alterare profondamente il mercato nel suo naturale sviluppo, sia per ciò che riguarda in generale la vita internazionale e nazionale, e sia per ciò che riguarda l'evoluzione del settore automobilistico in particolare. Evidentemente, misure fiscali o tecniche o di qualsiasi altra natura, che ponessero l'attività automobilistica italiana in condizioni di inferiorità nei riguardi di quella degli altri paesi concorrenti, non potrebbero non avere ripercussioni sullo sviluppo della circolazione e, quindi, sull'industria italiana. Queste previsioni sono pure formulate nel presupposto che l'Italia continuerà a sviluppare il suo sistema stradale e l'urbanistica delle sue città secondo i dettami di una moderna civiltà meccanizzata.

Terza domanda: Se e in quale misura, per realizzare le prospettive e i programmi di cui sopra, si ritengono necessarie concentrazioni finanziarie e produttive.

Risposta: Per considerare correttamente il problema dei concentramenti aziendali, bisognerebbe esaminare separatamente i vari settori produttivi, in quanto situazioni assai diverse presentano ad esempio l'industria chimica, l'industria siderurgica e l'industria elettrica rispetto all'industria manifatturiera.

Nell'industria chimica, il concentramento degli impianti e la utilizzazione a catena dei sottoprodotti rendono certamente utili i grandissimi impianti che implicano grossi sforzi finanziari e concentramenti, tanto più che i prodotti ottenuti non si diversificano tecnicamente e commercialmente l'uno dall'altro: acido solforico, concimi azotati, eccetera, sono uguali in qualsiasi impianto vengano prodotti.

La situazione è del tutto differente nell'industria automobilistica, soprattutto per la produzione di autovetture, dove i prodotti sono sensibilmente differenziati e molto personalizzati: fra una 500 e una Ferrari o una normale vettura americana passa una enorme differenza di peso, di dimensioni, di qualità, di prezzo. Cioè, ogni tipo di automobile risponde ad esigenze diverse: non esiste un mercato automobilistico, esistono tanti diversi mercati quanti sono non solo i paesi, ma anche gli strati di utenti.

Una situazione diversa si può presentare per la produzione di autoveicoli industriali, le cui caratteristiche sono strettamente funzionali, quindi meno differenziate a seconda dei produttori.

Evidentemente il veicolo industriale è soltanto uno strumento di lavoro, che non concede nulla alla moda, ai gusti, a particolari esigenze.

La differenziazione di cui ho detto comporta esperienze, progettazioni e metodi di costruzione diversi, e la diversificazione porta come conseguenze la necessità di impianti con differenti caratteristiche e diverse proporzioni: impianti vasti, largamente automatizzati per i tipi base, popolari, e gradualmente meno vasti man mano che si sale di qualità. In realtà, forse, non esiste ancora una esperienza sufficiente per poter trarre deduzioni sicure circa i risultati positivi o negativi di grandi - sottolineo grandi - concentrazioni in questo tipo di industria.

Certo, come sempre, esistono aspetti positivi e aspetti negativi in operazioni di questo genere.

Punti positivi sono tutti quelli che derivano dalla disponibilità di maggiori mezzi finanziari, per evitare gravi oneri di interessi passivi e permettere il rinnovo di impianti

altamente meccanizzati e per l'organizzazione degli acquisti e delle vendite; quelli che la maggior potenza dà sempre per influenzare i mercati e perfino la vita politica del proprio e degli altri paesi; quelli che permettono una forte influenza sui prezzi.

Punti negativi, sono, da un punto di vista generale, proprio alcuni fra quelli considerati positivi visti dall'imprenditore, ma che ben diverso aspetto presentano in una più ampia prospettiva sociale e politica e non solo di politica nazionale: l'eccesso di concentrazione di potere in poche mani, il dominio dei prezzi. Altro elemento negativo è la gravità delle conseguenze di eventuali crisi di qualsiasi tipo nella vita di aziende colossali.

In quanto alla ricerca, essa merita un esame a sé.

Molte volte è stato detto che solo le vastissime dimensioni di impresa favoriscono questo settore di attività. Ma ciò è vero soltanto per alcuni settori e non lo è per tutti. Anzi, un'inchiesta svolta in Francia nel 1966 (recentemente pubblicata su *Le Monde*) dalla Delegazione generale della ricerca scientifica e tecnica (DGRST), su un vasto campione di imprese, arriva a risultati che contrastano decisamente con la suddetta opinione corrente. L'inchiesta stessa, riferita a tre raggruppamenti di imprese, grandi, medie e piccole, ha infatti rivelato una spesa per la ricerca scientifica decisamente superiore, da parte delle piccole e delle medie imprese, rispetto alle grandi.

La stessa situazione si verifica per il numero di persone addette e per ciò che riguarda il frutto della ricerca, cioè il numero dei brevetti depositati rispetto alla cifra degli affari e all'entità dei profitti derivanti da licenze di fabbricazione concesse dalle aziende su brevetti propri.

A questo riguardo, con riferimento particolare alla industria automobilistica, si può osservare che le grandissime aziende non sono, per il solo fatto della loro dimensione, tecnologicamente più avanzate di alcune piccole e medie imprese.

Ad esempio il miglior motore rotativo è stato ideato dalla NSU tedesca che è una azienda di medie dimensioni (nel 1968 ha prodotto 127.530 autovetture); le prime applicazioni di turbine sperimentali su automobili sono della Rover che è pure una media azienda (nel 1968 ha prodotto 46.000 autovetture e 35.000 veicoli industriali); i risultati sportivi di aziende come la Ferrari (700 vetture all'anno), la Porsche (14.000 vetture all'anno), la BMW (101.000 vetture all'anno), l'Alfa Ro-

meo, tutte piccole o medie imprese, sono nettamente superiori a quelli delle grandissime aziende: e si sa che le vetture che vincono le corse sono quelle tecnologicamente più avanzate.

Si parla tanto di concentramenti e di fusioni di aziende e non si parla mai invece delle cosiddette « sfusioni » che in molte occasioni vengono effettuate. Recentemente otto grandi imprese statunitensi, in previsione dell'atteggiamento che verrà assunto dal governo Nixon nei confronti dei monopoli e contro conglomerati di attività ritenuti pericolosi, hanno deciso di non effettuare fusioni già dichiarate. Ma anche da un punto di vista più strettamente tecnico io ritengo che nell'industria automobilistica, soprattutto quella che produce vetture non di base, una ottima efficienza si raggiunga in aziende di dimensioni medie. Perfino la vendita e l'assistenza di tipi di vetture molto diverse richiedono organizzazione e personale diversamente specializzato. La grandissima impresa è disumanizzante e quindi burocratizza il funzionamento, toglie personalità, entusiasmo, senso di responsabilità ai progettisti, a tutti coloro che devono realizzare e avere perciò il gusto del proprio lavoro.

La concorrenza, anche nell'ingegno, viene mortificata, e con essa i benefici effetti della gara di superamento. Del resto, in tutti i paesi più progrediti industrialmente, compresi gli Stati Uniti, si verifica una tendenza naturale e del tutto moderna verso un decentramento delle unità produttrici anche dello stesso prodotto, per avvicinare le fabbriche alle zone dove si recluta la mano d'opera, evitando mostruosi concentramenti e mantenendo misure imprenditoriali dominabili. Dicendo questo non voglio scomodare il professor Parkinson e le sue famose teorie sull'inefficienza dei grandi organismi, ma voglio riferirmi anche ad una mia lunga esperienza ed agli esempi anche recenti di concentrazione di imprese italiane ed estere. Una vera fusione fra grandi organizzazioni che hanno una loro tradizione e che prima erano concorrenti risulta estremamente difficile: si verificano spesso divergenze di opinioni e dissidi; i dirigenti assumono posizioni di difesa che non permettono di sommare gli sforzi; e la maggiore efficienza sperata rimane così sulla carta. Insomma se grande dimensione aziendale può voler dire potenza, media dimensione perfettamente controllabile ed animata da grande spirito di collaborazione può voler dire efficienza.

Tutto ciò non significa che io non consideri utili alcune fusioni: è questione di mi-

sura, di tipi di produzione, di determinate caratteristiche di imprese, di capacità gestionali; in ogni modo non le ritengo sempre indispensabili come è di moda asserire. Comunque estremamente utile, anzi indispensabile, considero l'unione di sforzi, la collaborazione fra imprese diverse dello stesso settore ed anche di diversi settori; ritengo utilissime, e quindi da ricercare, l'integrazione di alcuni settori della ricerca e della sperimentazione con una distribuzione di compiti; l'unificazione di alcuni materiali e parti che permettano, con reciproco vantaggio, una standardizzazione dell'industria accessoristica; l'integrazione di alcune reti di assistenza.

A questo proposito vorrei far rilevare che proprio personalmente e ormai dal 1958, quando di collaborazioni automobilistiche non si parlava ancora, ho fatto del mio meglio per stabilire rapporti di collaborazione fra l'Alfa Romeo ed una grande industria francese, rapporti che hanno portato ad assicurare al nostro stabilimento di Pomigliano d'Arco, in un momento tragico della sua ricostruzione, una proficua attività. Infatti a Pomigliano non solo fu iniziato il montaggio della « R4 » che ci ha permesso di studiare alcuni problemi inerenti al progetto che poi si è sviluppato con l'Alfa Sud, ma si producono ormai da anni, su linee automatizzate, motori Diesel utilizzati anche in Francia dalla Saviem (Renault) per i suoi autocarri e per trattori agricoli. A Pomigliano vengono pure prodotti autocarri progettati in comune fra l'Alfa Romeo e la Saviem, autocarri dei quali noi produciamo le parti meccaniche e la Saviem la carrozzeria.

Domanda: Se e in quale misura le concentrazioni si svilupperanno in senso orizzontale ovvero anche in senso verticale, per esempio attraverso l'acquisizione di pacchetti di controllo nell'industria degli accessori.

Risposta: È da ritenere che le concentrazioni si svilupperanno prevalentemente in senso orizzontale e riguarderanno soprattutto concentrazioni finanziarie.

Le concentrazioni verticali sono caratteristiche dei paesi arretrati nei quali, mancando una molteplicità di imprese, quelle esistenti, che agiscono in regime più o meno monopolistico, hanno bisogno di assicurarsi tutto il necessario per il completo ciclo di produzione, dalle lamiere e fusioni di metalli in avanti, compresi le parti e gli accessori che compongono il prodotto.

In un mercato avanzato e per un prodotto complesso come l'automobile, si sviluppano

per forza naturale industrie di materiali, di parti e di accessori la cui produzione richiede di essere mantenuta di continuo, sia tecnicamente sia economicamente, sotto il pungolo della concorrenza.

L'evoluzione tecnica tende sempre più alla specializzazione: produrre lamiere, pneumatici, vetri, apparecchiature elettriche ed elettroniche, e così via, richiede l'applicazione di tecniche totalmente differenziate e che hanno una loro specifica evoluzione.

D'altra parte i produttori di accessori che appartengono ad aziende automobilistiche non vengono accettati da molte fabbriche concorrenti per evidenti ragioni, sicché esse finiscono per chiudersi in un cerchio autarchico aziendale, con tutte le inevitabili conseguenze negative.

Domanda: Come giudica l'iniziativa Alfa Sud in rapporto al prevedibile futuro assetto del mercato automobilistico mondiale?

La risposta a questa domanda è implicita in quanto ho già detto in precedenza. Una fabbrica di mille autovetture al giorno dei tipi previsti per il nuovo stabilimento di Pomigliano d'Arco, con sistemi estremamente moderni, può essere una fabbrica assai razionale, tecnicamente ed economicamente valida.

Come ho già detto, è una tendenza generale moderna quella di creare unità di medie dimensioni evitando eccessivi concentramenti.

È interessante rilevare che, anche dopo le fusioni finanziarie, nuovi gruppi conservano organizzazioni produttive separate e di dimensioni assai diverse l'una dall'altra, come è il caso tipico dei due gruppi inglesi: B.L.M.C. (la Jaguar ha prodotto nel 1968 18.400 autovetture, la Wolseley 18.200, la M.G. 48.300, la Rover 46.000, l'Austin 259.000, la Morris 261.000) e Rootes (nel 1968 la Humber ha prodotto 9.000 autovetture, la Sunbeam 17.000, la Singer 32.000, la Hillman 122.000). Analoga situazione si verifica per i due gruppi giapponesi.

Bisogna considerare che l'Alfa Romeo Sud può contare sulla preziosa tradizione tecnica dell'Alfa Romeo, sui suoi reparti di ricerche, di esperienza, e si deve ancora tener conto che la produzione del sud si sommerà a quella del nord arrivando a quasi 500.000 autovetture all'anno. Questa è una dimensione in grado di assicurare anche in un avvenire più difficile, mezzi di progettazione e di ricerca sufficientemente larghi, ed una ottima meccanizzazione della produzione.

Anche lo sviluppo delle reti di vendita e di assistenza, sia in Italia come all'estero, risulterà sufficientemente vasto ed efficiente.

L'Alfa Romeo dispone ora di 12 filiali dirette ed entro il 1972 ne avrà 21, più 4 nuovi grandi centri di assistenza aggiuntivi a Milano, Roma, Napoli e Genova. All'estero l'organizzazione di vendita ora è composta di 14 filiali dirette costituite in forma di società Alfa Romeo locali in Belgio, Francia, Germania, Olanda, Austria, Regno Unito, Svezia, Svizzera, Spagna, Canada, Stati Uniti d'America, Australia, Sud Africa e Brasile.

Ripeto che ritengo questa dimensione tecnica, articolata sostanzialmente su due fabbriche omogenee, particolarmente adatta per affrontare con successo la concorrenza internazionale.

Ma in fatto di dimensioni di gruppo e di potenza finanziaria, bisogna non dimenticare che l'Alfa Romeo fa parte del gruppo IRI, il quale rappresenta pur sempre il maggior gruppo finanziario italiano ed uno dei maggiori europei di dimensioni valide, del resto, anche tenute presenti le dimensioni americane.

Sesta domanda: Esistono costruttori europei controllati di fatto dall'industria americana?

Risposta: I tre più forti gruppi statunitensi controllano ormai da molti decenni importanti imprese produttrici di autoveicoli in Europa.

Più precisamente:

La General Motors controlla al cento per cento la Opel in Germania dal 1920. Questa società ha tre stabilimenti con 57.000 dipendenti, e produce sette tipi di autovetture in venti modelli differenti. Preciso queste cifre per porre in evidenza come le fabbriche americane in Europa si adattino perfettamente alla varietà dei modelli dell'industria europea con tutte le relative conseguenze nell'organizzazione della produzione.

La stessa General Motors controlla, sempre al cento per cento, dal 1925, la Vauxhall in Gran Bretagna. Anche questa società ha tre stabilimenti, con 34.000 dipendenti, e produce cinque tipi di autovetture in sette modelli diversi.

La Ford Motor Company controlla, dal 1933, il 97 per cento del capitale della Ford tedesca, che ha uno stabilimento in Germania ed uno in Belgio, con 36.000 dipendenti, e produce quattro tipi di autovetture in sette modelli differenti.

Sempre la Ford Motor Company controlla, dal 1928, il 99 per cento del capitale della Ford inglese; questa società ha due stabilimenti con 62.000 dipendenti e produce cinque tipi di autovetture in tredici modelli differenti.

La Chrysler, in Francia, controlla il 75 per cento del capitale della Simca, dal 1963. Questa società ha due stabilimenti (con 16.500 dipendenti), nei quali produce cinque tipi di autovetture in otto modelli differenti.

Sempre la Chrysler controlla, in Gran Bretagna, il gruppo Rootes, dal 1966, con una maggioranza del 65 per cento del capitale. Questo gruppo ha tre stabilimenti con 27.000 dipendenti e produce dieci tipi di autovetture in tredici modelli differenti.

Settima domanda: Quale è la forza complessiva della concorrenza americana sul mercato europeo?

Risposta: Su 8.700.000 autovetture prodotte in Europa nel 1968, i gruppi americani hanno prodotto 2.253.000 unità, cioè circa il 26 per cento del totale, di cui 928.000 in Germania, 980.000 nel Regno Unito, 350.000 in Francia.

È interessante considerare la situazione di ogni singola filiale americana nei vari paesi: e fornirò qui di seguito alcuni dati relativi alla produzione del 1968.

Germania.

La Opel (cioè General Motors) produce 648.000 autovetture, equivalenti al 22,1 per cento del totale nazionale e al 7,4 per cento del totale europeo.

La Ford produce 280.000 autovetture, equivalenti al 9,5 per cento del totale nazionale e al 3,2 per cento del totale europeo.

Su una produzione totale tedesca di 2.934.000 autovetture, equivalenti al 33,7 per cento del totale europeo, le filiali americane hanno dunque prodotto 928.000 unità, equivalenti al 31,6 per cento del totale nazionale, e al 10,6 per cento del totale europeo.

Regno Unito.

La Ford ha una produzione di 550.000 autovetture, equivalenti al 30,5 per cento del totale nazionale e al 6,3 per cento del totale europeo.

La Vauxhall ha una produzione di 250.000 autovetture, equivalenti al 13,9 per cento del

totale nazionale e al 2,9 per cento del totale europeo.

Il gruppo Rootes ha una produzione di 180.000 autovetture, equivalenti al 10 per cento del totale nazionale e al 2 per cento del totale europeo.

Su una produzione totale del Regno Unito di 1.800.000 autovetture, equivalenti al 20,7 per cento del totale europeo, le filiali americane hanno prodotto 980.000 autovetture, equivalenti al 54,4 per cento del totale nazionale e all'11,2 per cento del totale europeo.

Francia.

Su una produzione di 1.833.000 autovetture, equivalenti al 21 per cento del totale europeo, la Simca ha prodotto 350.000 autovetture equivalenti al 19,1 per cento del totale nazionale e al 4 per cento del totale europeo.

Ottava domanda: Quale è la capacità espansiva dell'industria automobilistica europea negli Stati Uniti?

Risposta: Anche se in rapido crescendo, la partecipazione delle fabbriche europee nel mercato statunitense rimane assai limitata. Infatti, su un totale di 9 milioni di autovetture immatricolate nel 1968 nella Confederazione, quelle provenienti dall'Europa sono state circa 960.000, cioè il 10,6 per cento del totale, e di esse 110.000 prodotte da società europee controllate dagli Stati Uniti. La Volkswagen è sempre decisamente in testa, coprendo oltre la metà del totale delle importazioni; a grandi passi stanno avanzando, anche se su numeri tuttora limitati, le giapponesi Nissan e Toyota: nel 1963 avevano esportato 3.040 autovetture; nei primi dieci mesi del 1968, 82.138 unità.

Nona domanda: Come si presenta, al momento attuale, la concorrenza giapponese?

Risposta: L'eccezionale sviluppo dell'industria automobilistica giapponese è forse una delle componenti più vistose del boom produttivo del Giappone stesso. Bisogna ricordare che nel 1950 questo paese aveva prodotto 1.594 autovetture; nel 1955, 20.268; nel 1960, 165.094; nel 1968 la produzione è stata di 2.055.821 autovetture, superando per la prima volta la produzione italiana.

Ma la produzione giapponese è particolarmente forte nel settore degli autoveicoli industriali, in quanto essa si colloca al primo posto mondiale del settore con 2.030.005 unità.

Per avere un'idea della vigorosa dinamica di questo settore, basta pensare che appena nel 1961, il Giappone aveva prodotto 564.371 veicoli industriali, mentre gli Stati Uniti ne avevano prodotti 1.130.919 (e nel 1968, anno di maggior produzione, ne hanno prodotti 1.950.504).

L'Italia, nel 1968, ha prodotto un totale di 118.716 veicoli; la Francia 245.005; la Germania 244.772; il Regno Unito 400.000 circa; l'URSS, che è il terzo paese produttore, 500.000.

Il Giappone è dunque veramente in una posizione dominante nel settore degli autoveicoli industriali.

Le aziende produttrici giapponesi di maggiore importanza sono dieci, di cui sette fanno capo a due gruppi distinti: il primo capeggiato dalla Toyota, che nel 1968 ha prodotto 659.189 autovetture (qui ritorno alle autovetture: bisogna stare attenti, anche nei resoconti stampa, perché ho visto, leggendo i resoconti delle dichiarazioni dell'avvocato Agnelli, che sono state confuse vetture con autoveicoli). Il secondo gruppo giapponese è capeggiato dalla Nissan, che nello stesso periodo ha prodotto 571.614 autovetture. Delle aziende non raggruppate la più importante è la Honda, che, sempre nel periodo suindicato, ha prodotto 186.560 autovetture, seguita dalla Toyo Kogyo, che ha prodotto 178.115 autovetture. I gruppi finanziari ai quali fanno capo la Toyota e la Nissan risultano proprietà di importanti società di investimenti, di assicurazioni e di banche. In Giappone si presenta il caso tipico di grossi gruppi che una volta erano proprietà di singole famiglie ed ora sono proprietà suddivise fra associazioni, società di investimento e banche.

Molto si parla del pericolo giapponese in fatto di esportazione di autoveicoli. Per il momento si tratta di un pericolo potenziale, data la grande vivacità espansiva delle fabbriche giapponesi, ma quantitativamente finora le esportazioni risultano piuttosto limitate. Nel 1968 sono state esportate dal Giappone 400.000 autovetture e 200.000 veicoli industriali circa. In quanto alla destinazione delle autovetture esportate, il 18 per cento ha riguardato l'Asia, il 15 per cento l'Oceania, il 6 per cento l'Africa, il 46 per cento il Nord e il Sud America, e il 15 per cento l'Europa. Nel nostro continente la maggiore esportazione si è verificata in Belgio, con 16.000 autovetture, seguita dalla Francia con 9.200, quindi dalla Finlandia con 7.500 autovetture. È evidente lo sforzo che stanno facendo i giapponesi per crearsi un'organizza-

zione di vendita ovunque nel mondo; questi sforzi non mancheranno certo di raggiungere risultati positivi, ma forse sono state dette molte esagerazioni al riguardo: al momento attuale, infatti, la tecnica giapponese in questo settore non si può certo dire una tecnica di avanguardia e con progettazioni originali, in quanto molto è frutto di copia di alcuni prodotti europei. Sembra sia soprattutto da attendersi uno sforzo esportativo dell'industria giapponese nei paesi tuttora motoristicamente sottosviluppati dell'Asia e della Oceania, anche in funzione della maggiore influenza che via via potrà assumere la politica giapponese nell'Estremo Oriente, dopo l'abbandono delle posizioni di forza della Gran Bretagna e delle difficoltà degli Stati Uniti d'America: che d'altra parte non hanno neppure tipi di vetture adatte per mercati molto poveri.

Io ho finito. Ho cercato di fare il più rapidamente possibile la mia relazione. Sono a loro disposizione.

PRESIDENTE. Ringrazio vivamente il dottor Luraghi per la sua lucida esposizione. Passiamo adesso alle domande che i colleghi porranno con la preghiera di attenersi strettamente ai criteri stabiliti, tenendo conto che il nostro scopo è quello di acquisire notizie, dati, opinioni ed esperienze.

ALESI. Il dottor Luraghi ha detto che la produzione italiana non è in grado di far fronte alle richieste del mercato per le vetture di media cilindrata tanto che si è dovuto importare notevoli quantità di vetture di tale cilindrata. Io penso che ciò non sia esatto in quanto so che le industrie automobilistiche italiane non lavorano al cento per cento e che potrebbero produrre di più. Non si tratterà allora di una questione di scelta da parte del consumatore?

In merito alle previsioni del 1980 il dottor Luraghi ha detto di augurarsi che queste previsioni non si verifichino.

PRESIDENTE. Si riferiva all'attuale quadro europeo.

ALESI. Parlando, poi, della potenzialità dei mezzi di produzione, che ovviamente influisce sui prezzi delle vetture, mi pare che il dottor Luraghi abbia mosso quasi un attacco a coloro che hanno maggiore potenzialità di mezzi e possono influire sui costi. Penso che questo attacco potrebbe ritorcersi

soprattutto sull'Alfa Romeo che non opera certamente in penuria di mezzi in quanto appartiene ad un gruppo finanziario statale molto potente.

LURAGHI. Per quanto riguarda le medie cilindrato bisogna tener presente che le fabbriche non possono, in un determinato momento, decidere di aumentare la produzione di una cilindrata rispetto ad un'altra perché la questione è complessa richiedendo adattamenti di impianti, parti ed accessori diversi, eccetera. Il fatto sicuro è che l'industria automobilistica italiana, quanto a cilindrato, è attardata da una tassa di circolazione che punisce le vetture medie. Siccome i mercati stanno evolvendo verso tali cilindrato, noi, come proporzione produttiva, ci troviamo un po' arretrati, con la conseguente maggiore importazione di quei tipi di vetture. Ciò in linea generale; per noi dell'Alfa Romeo va bene, tanto che nel 1968, malgrado la riduzione delle immatricolazioni di macchine italiane, abbiamo aumentato le vendite anche all'interno.

Circa le previsioni del 1980 io ho fatto un panorama riferito alla situazione attuale, però al di là di quella che è la situazione in questo momento voglio augurarmi che, invece di EFTA e di Mercato comune, nel 1980 sarà stata realizzata l'Europa unita. Come avrei potuto dire che mi auguro di non veder realizzate le stesse previsioni prese a base dei nostri studi?

Per ciò che concerne la potenzialità dei mezzi, io non attacco nessuno ma mi difendo: la mia opinione è che si esagera nel dire che sopravviveranno soltanto i grossi gruppi in possesso di mezzi illimitati. Ciò, secondo me, non è vero perché vi è possibilità di vita anche per le medie industrie. In quanto ai mezzi finanziari io elencavo i vantaggi di coloro che di tali grandi mezzi dispongono e che costituiscono per me non motivo di risentimento, ma, se mai, motivo di invidia. Infatti noi, malgrado l'opinione corrente, questi mezzi illimitati non li abbiamo per niente. L'Alfa Romeo con due stabilimenti distrutti dalla guerra non sapeva, nel dopoguerra, come fare per tirarsi su ed ha dovuto compiere sforzi enormi per ricostruirsi totalmente senza poter contare né su riserve né su una organizzazione automobilistica, formata in precedenza. L'andamento del mercato automobilistico in grande espansione e la buona volontà di tutti hanno permesso di centrare giustamente una fascia di produzione che ha permesso di superare le difficoltà e raggiun-

gere gradualmente una sana situazione economica e conseguentemente anche finanziaria.

SERVELLO. Vorrei fare alcune domande fra di loro concatenate. Nella seduta precedente avevo chiesto all'avvocato Agnelli se, sulla base delle esperienze americane, un certo decentramento delle industrie automobilistiche non fosse auspicabile fuori dall'area metropolitana torinese. Mi è stato allora risposto che era inesatto quanto affermavo sulla esperienza americana. Viceversa, i dati che ha fornito il dottor Luraghi mi darebbero ragione, almeno parzialmente. Vorrei una conferma in proposito, e in questa dimensione troverebbe una spiegazione anche l'iniziativa dell'Alfa Sud.

A proposito della quale, in una recente conferenza, il dottor Luraghi ha sostenuto che non ragioni sociali e visioni politiche sono all'origine di questa iniziativa, per cui egli affermava che si tratterebbe di una valutazione perfettamente valida sotto il profilo economico. Ora, le opinioni in proposito sono molto divise. Cioè si dice che una unità produttiva di mille vetture al giorno non sia economicamente valida, tant'è che, a una mia domanda, l'avvocato Agnelli, la settimana scorsa, ha risposto che questa produzione serve soltanto per creare posti di lavoro, ma non ha alcun ancoraggio di carattere economico.

Desidererei conoscere, in proposito, una valutazione più impegnativa da parte del dottor Luraghi.

Per quanto attiene alle condizioni di finanziamento, di autofinanziamento dei gruppi e quindi delle grandi concentrazioni industriali, il dottor Luraghi ha testè detto che esistono certamente condizioni di favore per chi riesce a conseguire tali mezzi di autofinanziamento, mentre difficoltà sussistono per tipi di aziende come l'Alfa Romeo. Però mi risulta che recentemente la Cassa per il Mezzogiorno, proprio per l'Alfa Sud, ha erogato 70 miliardi - oltre il prestito di 150 miliardi - come contributo sugli interessi relativi appunto a questo inserimento industriale.

L'ultima domanda è questa: come pensa di intervenire l'Alfa Romeo in quell'area industriale che si sta sviluppando, agli effetti delle attività collaterali e sussidiarie, se cioè è in grado di svolgere un'attività promozionale in quella direzione o lascia - come appare da altre dichiarazioni che ho recepito in una conferenza, mi pare al Rotary Club di

Milano - alla iniziativa dei singoli e alla responsabilità dei vari operatori tutto il complesso di iniziative da assumere in quella direzione. Cioè, in altre parole, se l'Alfa Romeo fornisce indirizzi precisi in materia, affinché non si verifichino scompensi nelle varie iniziative, oppure se lascia tutto all'iniziativa dei singoli o dei vari gruppi.

LURAGHI. Per quanto riguarda i decentramenti di impianti, io ho insistito in modo particolare sulla situazione europea, però le confermo che anche in America c'è decisamente questa tendenza. Gli esempi sono abbastanza facilmente reperibili.

Per quanto riguarda l'Alfa Sud, io devo precisare una cosa. Ho sostenuto - lei si riferisce probabilmente a degli incontri che ci sono stati a Napoli - che questa iniziativa è nata non con concetti o per spinte particolari di carattere politico, o per predisposizioni affettive particolari per il sud. L'affetto c'è, ma qui non c'entra. Io ho dovuto brutalmente dire che questa impresa è nata esclusivamente sulla base di un concetto economico. Dopo mi permetterà di aggiungere qualche altra considerazione. Ma alla base - e credo che questo sia in fondo l'elemento più valido per giudicare l'iniziativa - questa fabbrica nasce esclusivamente su un principio di sana economia, cioè: o noi riusciamo a fare una autovettura che possa venire venduta a prezzi internazionali, su tutti i mercati, ed allora avremo creato un'industria sana, autosufficiente nello sviluppo, in condizione di rimanere all'altezza, tecnologica e tecnica, dei migliori concorrenti; o noi non riusciremo a fare questo, e allora avremo creato non una iniziativa socialmente valida per il sud, ma un altro buco, un'altra delusione per il sud.

Siccome sono stato io l'inventore dell'Alfa Sud, perché io l'ho ideata, perché sono io che l'ho impostata da un punto di vista tecnico, e naturalmente ho poi trovato tutti gli appoggi (e anche le difficoltà) di carattere politico, ho voluto e voglio continuamente insistere su questo punto: cioè che noi dobbiamo creare (così come l'abbiamo concepita) una industria che sappia e possa reggere la concorrenza.

Non è che non consideri anche il fatto che proprio una iniziativa di questo genere abbia un reale valore sociale. Sono convinto che se, al contrario, a Napoli, noi facessimo una fabbrica che dovesse vivere ancora di sovvenzioni o di tasse ridistribuite sul Paese in un modo o nell'altro, creeremmo nel sud una attività anche socialmente non valida.

Tanto più che — riferendomi con ciò al secondo problema al quale lei ha accennato — una iniziativa automobilistica crea forzatamente una quantità di attività indotte. Se l'attività principale è sana, le attività indotte possono essere sane, purché siano concepite nello stesso modo; in caso contrario prolifera un cancro, non una vita sana. Allora ai vari interessati, industriali e imprenditori del sud, devo sempre fare questo ragionamento: chiunque partecipa dapprima alla costruzione di quello stabilimento e poi alla produzione della macchina, deve essere in condizione di proporre prezzi internazionali: ogni vite che entra in quella macchina deve essere a prezzo internazionale, e non può essere diversamente. Quindi è necessario che ogni iniziativa sia fondata su questi principi. Che noi si abbia tutto l'interesse e tutto il desiderio di appoggiare iniziative meridionali così impostate è evidente; e io ho anche affermato che lo stabilimento nasce addirittura senza magazzini: il che vuol dire che noi contiamo su forniture tempestive in modo da evitare delle ampie scorte. Ciò richiede forzatamente industrie fornitrici abbastanza vicine.

Forse ancor prima di cominciare a proporre l'iniziativa dell'Alfa Sud, io ho avuto molti contatti con imprese che possono essere interessate a queste iniziative di carattere accessorio. Naturalmente non si può andare a portare in giro una serie di notizie che sono gelosamente difese dalle aziende interessate, perché ciascuna ovviamente pensa di poter realizzare l'iniziativa prima delle altre e non desidera portare a conoscenza di altri i propri programmi. Ma quello che posso assicurare è che esistono molte iniziative più avanzate, in questo settore, di quanto non appaia a Napoli. E la colpa la danno a me, dicendo: lei non viene ad informarci. Ma io non posso andare a raccontare queste cose. Perché se vogliamo riuscire ad avere della gente seria attorno a noi, compresi naturalmente sempre gli imprenditori locali, dobbiamo forzatamente rispettare le regole del gioco, che non siamo tenuti a rompere.

Dicendo quindi che questa fabbrica nasce sulla base di un concetto strettamente economico, rispondo anche alla domanda se le mille automobili da produrre al giorno costituiscono una unità economica. Si tratta in effetti di una unità economica. Per determinati tipi di vetture, prodotte con determinati tipi di impianti; e sempre che rispettiamo rigorosamente quei principi economici di cui dicevo prima. Altrimenti, certamente, non sarebbe più una unità economica.

Questo convincimento è il frutto di una serie di studi di tecnici ai quali credo che possiamo accordare tutta la nostra fiducia.

Se lei può raccogliere elementi di quello che sta avvenendo un po' ovunque in Europa e anche in Italia, se ne potrà render conto. In Italia, per esempio, la stessa Fiat possiede un'Auto Bianchi dove le produzioni sono ben lontane dalle mille vetture al giorno ed è una fabbrica che dà frutti molto promettenti; la nuova fabbrica di Rivalta, del resto, è prevista per meno di mille vetture al giorno, e non credo sia antieconomica, perché la Fiat non fa certamente fabbriche antieconomiche. Ma quello che si può andare a constatare ovunque in Europa è che fabbriche di queste dimensioni, fatte in un determinato modo, sono perfettamente economiche.

Per quanto riguarda la questione dei finanziamenti debbo dire che questa fabbrica nasce con la facilitazione di pagare il denaro al 4 per cento; se non ci fosse stata questa facilitazione accordataci a norma dei provvedimenti sull'industrializzazione del sud noi non saremmo partiti, così come non sarebbero sorte altre importanti iniziative nel sud. Vorrei far rilevare, in proposito, che a noi non è stato concesso nulla di più di quanto previsto dalla legge per iniziative del genere. Per l'industria automobilistica vi è anzi da considerare che contrariamente a quanto avviene per altre industrie, il capitale investito negli impianti è relativamente basso rispetto al capitale di gestione, quindi a lungo andare i benefici risultano minori.

LIBERTINI. Io vorrei porre alcuni quesiti. Il primo è questo: ritengo fuori discussione che l'impresa dell'Alfa Sud sia un'impresa economica, tanto più che l'Alfa Romeo ha i mezzi tecnici ed imprenditoriali per realizzarla. Vi è, piuttosto, un punto interrogativo che circola anche negli ambienti sindacali italiani e che concerne il finanziamento dell'Alfa Sud. Infatti le cifre che sono state fornite qui non ci convincono circa un livello di finanziamento sufficiente per una impresa di quelle dimensioni, per cui con molta franchezza debbo chiedere: data la insufficienza dei mezzi finanziari, non finirà l'Alfa Sud per divenire uno stabilimento di montaggio?

La seconda domanda riguarda un altro aspetto. Tempo addietro davanti alla Commissione d'inchiesta sui monopoli è stato ripetuto, nelle deposizioni che vennero effettuate da parte del professor Valletta e del dottor Luraghi, che, nelle forniture di acciaio ed altri materiali, da parte di altre aziende

del gruppo IRI, non solo l'Alfa Romeo non è avvantaggiata ma addirittura è in condizione di inferiorità. Corrisponde ciò al vero e quali difficoltà vi crea?

Terza domanda: dall'esame fin qui fatto ho l'impressione che i costi salariali della vostra azienda siano superiori ai costi della Fiat; inoltre, per quanto riguarda l'utilizzazione delle forze di lavoro lungo le linee di produzione risulta che nell'Alfa Romeo vi è un uomo di riserva ogni 16 unità mentre nella Fiat il rapporto è di uno su 25, e, in realtà, tale riserva non esiste: tale situazione viene giustificata dai dirigenti della Fiat con la carenza di manodopera. Ora la mia domanda è questa: nonostante voi abbiate una dimensione inferiore alla Fiat, un costo salariale almeno uguale ed una condizione forze di lavoro migliore, come mai avete dei margini di guadagno piuttosto consistenti?

LURAGHI. Per quanto riguarda la sufficienza dei finanziamenti, io anticipo il fatto più importante, che riguarda la seconda parte della sua domanda; poi risponderò alla prima. Non si tratta di una fabbrica di montaggio. Si tratta di una fabbrica, anzi, pienamente rispondente all'industria automobilistica moderna. Perché è una fabbrica che ha sostanzialmente tutti i reparti di produzione: meccanici e di carrozzeria. Cioè si parte dalla lamiera, si parte dalle fusioni, e c'è tutta la lavorazione completa, tutto il ciclo produttivo. Rimarranno concentrati a Milano soltanto quei servizi sulla cui unione si fonda la stessa possibilità di successo dell'iniziativa, cioè, gli uffici studi, i reparti di progettazione e di esperienza di base, le piste di prova, eccetera; tutte attività queste che sono già in funzione e che non si vanno a ripetere a Napoli. Ma questo non smentisce l'esistenza di un completo ciclo produttivo. Poi esiste il problema dell'organizzazione di vendita che è in comune con l'Alfa Romeo, così come la organizzazione di assistenza. Direi che questo è il grosso apporto che l'Alfa Romeo dà a questa nuova iniziativa che altrimenti non avrebbe potuto nascere. Nessuno avrebbe inventato *ex novo* una fabbrica nel Napoletano, senza il sostanziale appoggio di una tecnica già affermata e di una organizzazione vasta e sperimentata.

I finanziamenti, secondo noi - sempre attenendoci al criterio di tirare strettamente il centesimo - saranno sufficienti. Cioè i 150 miliardi che rappresenterebbero circa la metà degli investimenti, più i 100 miliardi che sono stati riconosciuti all'IRI come aumento

del fondo di dotazione, che verranno erogati come prestito e parzialmente come capitale, più ancora le possibilità dell'Alfa Romeo attuale di facilitare questa iniziativa porteranno ad un finanziamento sufficiente. Naturalmente si dovrà anche ricorrere ad un assai parziale finanziamento col ricorso ai mezzi abituali del mercato, a medio e a breve termine...

LIBERTINI. Il costo totale come è stato valutato?

LURAGHI. La determinazione del costo dei finanziamenti richiederebbe un discorso molto lungo perché porterebbe all'esame di tutto il ciclo di produzione. Comunque riassumo il risultato dicendo che, tenuto conto di questo costo finanziario, la vettura verrà prodotta ad un costo unitario che permette un prezzo di vendita competitivo. Quindi complessivamente non si tratta di un onere tale da portarci fuori strada. Vorrei darle quindi tranquillità anche sotto questo punto di vista, facendo però tutte le riserve per quello che riguarda la situazione generale, perché noi inizieremo a produrre alla fine del 1971-inizio del 1972 mentre le nostre previsioni sono attuali e nessuno è in grado di prevedere eventuali diverse situazioni causate da fattori eccezionali.

Per quanto riguarda le forniture, effettivamente avviene il fatto che i fornitori fanno prezzi migliori ai clienti più grossi: ciò rientra nell'ordine normale delle cose. Debbo dire però che, essendoci noi battuti, come meglio abbiamo potuto, proprio sul principio di avere libertà di acquisto in funzione della necessità di produrre macchine che vanno all'estero (quindi a prezzi internazionali), abbiamo potuto comprare anche in Giappone o in Inghilterra, dove le forniture ci si sono presentate di volta in volta economicamente più convenienti, sicché non credo che finora abbiamo una situazione di particolare svantaggio nei confronti dei nostri concorrenti. È certo che la Fiat è partita decisamente prima e meglio di noi, come grande cliente, come cliente che poteva dare assicurazioni di continuità di consumo di determinati tipi che richiedevano magari l'adozione di impianti speciali. La dimensione nuova della Alfa Romeo, cioè una azienda con una produzione di 470-500.000 vetture all'anno, dovrebbe metterci al riparo da qualsiasi difficoltà anche a questo riguardo.

LIBERTINI. Comunque l'acciaio a prezzi concorrenziali, oggi, l'Alfa Romeo lo prende o dall'Inghilterra o dal Giappone...

LURAGHI. Noi compriamo dove troviamo le lamiere adatte alle nostre produzioni alle condizioni migliori. Naturalmente la massa di gran lunga maggiore l'abbiamo comperata qui in Italia!

Per quanto riguarda la situazione salariale (io mi rivolgo all'onorevole Santoni il quale a suo tempo non era d'accordo), la situazione è questa: credo che noi non abbiamo condizioni, dal punto di vista retributivo, inferiori alla Fiat; dal punto di vista della distensione nella produzione, credo che presso le nostre fabbriche i ritmi siano più distesi della Fiat.

Voglio però far presente che c'è un problema di carattere tecnico che può avere influenza notevole. La nostra è una produzione di qualità: la nostra vettura viene venduta ad un prezzo per chilo superiore a quello della Fiat, dato che lei citava la Fiat. La qualità evidentemente è anche legata ad un ritmo produttivo, perché quando l'operaio è costretto ad un ritmo intenso, può dare maggior produzione, ma non può dare con altrettanta sicurezza buone finiture. Quando si esigono determinate finiture, bisogna anche concedere più tempo. E credo che questo sia pienamente giustificato. Questa situazione salariale, che credo debba essere giudicata buona (e buono è anche lo stato dei lavoratori nella nostra fabbrica) non è però tale da non permetterci una gestione economicamente soddisfacente.

LIBERTINI. Io vorrei fare una precisazione. Non ho fatto l'elogio delle condizioni salariali dell'Alfa Romeo. Dico però - e mi pare che la sua conclusione sia questa, ma vorrei esser chiaro - che: anche in una dimensione come quella dell'Alfa Romeo, svantaggiatissima rispetto a quella della Fiat, con livelli salariali che non sono inferiori alla Fiat, vi sono grandi margini, addirittura tali da poter ricavare (come mi pare lei abbia detto) una parte dell'autofinanziamento per costruire l'Alfa Sud.

LURAGHI. Io volevo precisare che i prezzi delle vetture, se li traduciamo a chilo, sono molto diversi a seconda dei tipi di vettura. Per esempio la 500, che si prende spesso come base di una vettura economica, viene venduta a 913 lire al chilo. La 124 berlina viene venduta a 1210 lire al chilo. Quindi vedete già che grande differenza c'è nella stessa fabbrica, che produce naturalmente con metodi un po' diversi la 500 rispetto alla 124.

Se poi prendiamo la nostra Giulia 1300 TI, noi la vendiamo a 1361 lire al chilo, cioè 150

lire al chilo di più della 124. Se consideriamo un altro parametro, come per esempio il costo per cavallo, ecco che arriviamo a risultati molto diversi: la 500 Fiat si vende a 21.000 lire al cavallo, mentre la Giulia 1300 si vende a 14.000 lire.

Voglio dire che come diverso è il compratore di una 500 dal compratore di una Rolls Royce pure diversi sono i metodi di produzione che non possono essere generalizzati.

MAMMI. Che senso ha il prezzo dei cavalli?

LURAGHI. La maggior potenza aumenta la velocità, migliora le prestazioni e richiede progettazioni, metodi di produzione, materiali di impiego che diversificano le lavorazioni.

GIRARDIN. Per quanto riguarda l'Alfa Sud volevo fare soltanto due domande: in che fase si trova la costruzione dello stabilimento di Pomigliano d'Arco e quando si prevede la sua entrata in produzione? A che punto si trova la realizzazione delle vetture da produrre in rapporto con i finanziamenti della Cassa per il Mezzogiorno?

Lei, dottor Luraghi, all'inizio della sua relazione, ha parlato dell'esistenza di un « gap tecnologico »; può dirci qualcosa sulla situazione dell'industria automobilistica italiana nei confronti dei paesi più progrediti del mondo?

Si è parlato, in passato, delle proposte per la riforma della tassa di circolazione: può dirci il suo pensiero in merito, soprattutto nei riguardi della proposta di far gravare tale tassa sul prezzo della benzina?

Può dirci qualcosa circa gli studi in corso nei riguardi dei limiti di velocità sulla rete stradale italiana?

Dottor Luraghi, dalla sua relazione è emerso un certo scetticismo, se non contrarietà, sulla utilità delle grandi fusioni nel settore automobilistico mentre è sembrato che fosse favorevole alla collaborazione fra imprese automobilistiche con riferimento al nostro paese. Ritiene lei che in Italia tali collaborazioni possano essere utili nel campo automobilistico?

LURAGHI. Debbo dire che l'iter per il finanziamento degli impianti di Pomigliano d'Arco è stato lungo, dato che risale a ben due anni fa la decisione del CIPE in merito, mentre solo all'inizio di questo febbraio si è avuta la decisione definitiva della Cassa per il Mezzogiorno per il finanziamento. Possiamo ben dire che, fino ad ora non abbiamo

ricevuto un centesimo, mentre da parecchio tempo abbiamo completato i progetti sia per lo stabilimento (che è in fase di costruzione) sia per i tipi di vetture, che anzi sono già in prova. Noi non abbiamo perso tempo ma, se mi è permesso, desidero manifestare in questa sede il risultato di una esperienza e fare una considerazione pratica: se si vuole davvero progredire nell'industrializzazione del Mezzogiorno bisogna facilitare le cose anche dal punto di vista burocratico. Non basta votare gli investimenti ma bisogna realizzarli al più presto. D'altra parte posso dare le più ampie assicurazioni che la costruzione dello stabilimento non ha sofferto finora di questi ritardi burocratici perché noi siamo andati avanti lo stesso. Colgo l'occasione per invitare gli onorevoli deputati ad una visita agli impianti fra qualche mese per constatare direttamente lo stato di avanzamento dei lavori.

Per quanto riguarda il « *gap* tecnologico » esso non assiste per la industria automobilistica italiana. Affermo, anzi, che l'industria automobilistica italiana non è inferiore a quella di nessun altro paese; nel settore delle carrozzerie, semmai, essa è decisamente superiore perché la moda italiana influenza spesso la moda degli altri paesi del mondo.

Dicevo prima che l'industria automobilistica italiana non soffre di « *gap* tecnologico » e ciò avviene principalmente grazie alle corse automobilistiche in quanto esse spingono la ricerca alla esasperazione, impongono la soluzione di problemi esterni e sempre più difficili con validi effetti nei riguardi del progresso tecnico dell'automobile, (tenuta di strada, freni, nuove leghe metalliche, pneumatici, eccetera). Questa è, secondo me, la vera ragione dell'elevato livello tecnico della industria automobilistica italiana che non ha mai abbandonato il settore delle competizioni internazionali, partecipando a tutte le gare su tutti i circuiti del mondo, con risultati sempre positivi. Nei riguardi della tassa di circolazione penso che stiamo per imbatterci in un nodo pericoloso, proprio come possibile causa di « *gap* tecnologico », data la tendenza all'aumento di cilindrata e dimensione delle vetture che sta verificandosi in tutti i paesi ed anche in Italia. La gente chiede vetture in cui si possa viaggiare comodamente in 4-5 persone e con sufficiente bagaglio lungo itinerari autostradali, a buona velocità e spesso per lunghi tragitti turistici.

Ma la tassa di circolazione italiana è tuttora quella famosa tassa del periodo autar-

chico: se ben ricordo risale al 1927. I momenti erano completamente diversi dall'attuale; la tecnica di costruzione era pure completamente diversa. È una tassa unica al mondo, la cui progressione in rapporto alla cilindrata è verticale, colpendo fortemente non solo le grosse ma anche le medie cilindrato. Esistono tasse di circolazione, come quella inglese, quella svedese, che sono piatte: qualunque tipo di vettura paga la stessa tassa. Ci sono tasse che viceversa sono leggermente progressive, come la francese, la tedesca, che però non penalizzano mai, non hanno mai la pretesa di indirizzare la tecnica, non arrivano mai, ad esempio, a penalizzare un motore in rapporto al numero dei cilindri.

Questa tassa di circolazione è veramente pericolosa, perché sta cristallizzando una situazione tecnica che viceversa è decisamente in evoluzione.

MILANI. In Svezia, in questi giorni, si sta discutendo proprio per operare questa penalizzazione...

LURAGHI. Sì, ma poiché attualmente l'hanno piatta, una Rolls Royce paga come una 500. Anche a me pare effettivamente eccessiva questa assoluta piattezza della tassa di circolazione. Ma con tutte le modifiche previste non arriveranno mai a una tassa di circolazione penalizzante vetture medie, come in Italia!

Onorevole Milani, tenga presente una cosa: qualunque politica fiscale che influisca sulla tecnica è un errore, quando si tratta di un paese esportatore, che mette in concorrenza i suoi prodotti con quelli degli altri paesi.

Se l'industria italiana dovesse continuare a subire un indirizzo di carattere fiscale, che la metta in condizioni di inferiorità rispetto agli altri paesi, evidentemente nell'esportazione incontrerà maggiori difficoltà.

È incredibile come la tassa di circolazione urti la sensibilità degli automobilisti. L'italiano, cioè ognuno di noi, tira fuori le cento lire con estrema facilità; ma quando si tratta di spendere 80.000 lire di colpo, la cosa cambia! Secondo me c'è la possibilità di tastare anche in funzione gradualmente progressiva, senza però arrivare all'assurdo di influire in modo deciso sulla costruzione automobilistica. Ad esempio: per quale ragione un motore a 6 cilindri deve essere gravato di più di un motore a 4 cilindri? Non si riesce a capire!

Quale sia la formula che potrà essere adottata in sostituzione dell'attuale tassa di circo-



lazione (pagamento sul prezzo di vendita della benzina o altro): questo sarà un problema da esaminare e da risolvere anche tenendo conto di fattori sociali e politici; ma da un punto di vista tecnico, bisogna stare attenti perché continuare nella arcaica forma attuale è certamente dannoso per l'industria italiana.

Lei, onorevole Girardin, ha toccato anche il problema dei limiti di velocità. Anche qui mi permetto di dare un avvertimento. Noi non possiamo agire diversamente da come agiscono i grandi paesi motorizzati; l'Italia è circondata da molte altre nazioni alle quali siamo legati dal punto di vista industriale. Per una industria così largamente esportatrice come quella automobilistica, siamo quindi collegati ad una situazione internazionale. Secondo me sarebbe un gravissimo errore adottare, anche in questo campo, come in qualsiasi altro campo, misure diverse da quelle che applicano i nostri concorrenti. Perché inevitabilmente il giorno che fossero istituiti limiti di velocità massima in Italia le nostre industrie si adeguerebbero (dato che il mercato nazionale è sempre quello fondamentale) a quei limiti; ma allora, mentre gli altri andrebbero avanti (con studi di metalli diversi, con tipi di vetture più avanzate in fatto di velocità, di tenuta di strada, con freni ed accessori più efficienti, eccetera), noi, praticamente, retrocederemmo e così ci creeremmo, con le nostre stesse mani, quel famoso *gap* tecnologico che adesso non esiste. A parte il fatto, poi, che, sulla questione dolorosa degli incidenti stradali, non si è andati affatto fino in fondo! Ma se gli onorevoli componenti di questa Commissione vorranno prendere in considerazione le statistiche dell'ISTAT, vedranno le cose nella loro giusta luce. Non è la velocità che provoca la maggior parte degli incidenti. L'« eccesso » di velocità è al quinto posto nella graduatoria delle cause degli incidenti. E si tratta di « eccesso » di velocità, non di velocità in senso assoluto. Eccesso è un concetto relativo: 60 chilometri all'ora sul ghiaccio può essere considerato molto giustamente un eccesso di velocità. Le cause più importanti degli incidenti sono quelle sulle quali positivamente si deve e si può influire perché sono sostanzialmente riconducibili all'educazione stradale, e cioè guida distratta, mancata precedenza al veicolo procedente da destra, mancata osservanza degli stop, marcia contromano, le conversioni a U, i sorpassi spericolati e così via.

I limiti di velocità devono essere studiati insieme agli altri paesi, come del resto si sta facendo in sede europea. L'OCSE ha predi-

sposto studi ed osservazioni nei vari paesi europei per disporre di elementi di giudizio. Secondo me, è solo quando si avranno risultati e decisioni comuni, che dovranno essere prese anche in Italia precise determinazioni: perché non possiamo pretendere noi di metterci in una situazione diversa dagli altri, né di essere migliori tutori della salute pubblica di quanto lo siano francesi, tedeschi, inglesi. Non credo che quei governi non abbiano la costante preoccupazione di risolvere questo problema nel modo più adeguato!

In quanto alla terza domanda, forse non mi sono espresso esattamente per ciò che riguarda le fusioni. Non è che io nutra uno scetticismo particolare nei confronti delle fusioni. Voglio dire soltanto che ci sono fusioni che sono indispensabili, ottime, utili. Ma non è giusto, non è economicamente corretto (a parte tutte le altre considerazioni) dire che nell'industria automobilistica sono sempre indispensabili le fusioni per assicurare la vita delle aziende interessate. Questo io voglio dire. Le fusioni che si fanno, hanno evidentemente una ragione in vista di un risultato. Ma io difendo una situazione che considero assolutamente giusta, dicendo che vi sono medie imprese che producono determinati tipi di vetture, che non hanno affatto bisogno di crescere come dei mostri, perché possono benissimo essere efficienti, disporre di tutti i mezzi per la ricerca, di tutti i mezzi per lo sviluppo della meccanizzazione delle produzioni, senza bisogno di integrarsi in enormi organizzazioni nelle quali poi — questa è una esperienza personale — l'efficienza spesso è inferiore.

Per quanto riguarda le collaborazioni io sono perciò convinto che esse rappresentano una necessità; cioè sono convinto che molte aziende possono mantenere la loro dimensione giusta ed umana molto validamente, senza bisogno di confondersi, senza bisogno di spersonalizzarsi rafforzando la loro efficienza mediante opportune collaborazioni con altre imprese. Io ho citato gli accordi di questo genere che abbiamo sviluppato con la Renault, perché non abbiamo potuto stabilirne analoghi in Italia. Ma lasciamo il passato, che non è brillante in Italia e guardiamo al futuro che invece potrebbe esserlo. Per esempio, c'è il problema della polluzione dell'aria; è un problema sul tavolo di tutti i tecnici dell'industria automobilistica e non solo di essi, ma anche dei petrolieri, dei fabbricanti di carburanti, ecc. Perché non sarebbe possibile in Italia una collaborazione fra le industrie automobilistiche, quelle petrolifere, i costruttori

di carburatori, di apparecchi ad iniezione per benzina, per risolvere adeguatamente questo problema? Nessuno perderebbe niente ed anzi tutti guadagnerebbero qualche cosa.

Qui veramente il denaro necessario alle ricerche, privato o pubblico che sia, si spenderebbe meglio se fosse speso in comune.

Esistono poi altri problemi come quello dell'auto elettrica. Anche qui vi è la necessità della collaborazione perché ci vuole il contributo del fabbricante di automobili, di quello delle batterie, del fabbricante di motori elettrici. Ecco un altro settore in cui in avvenire la collaborazione è possibile e, credo, con buona volontà la troveremo.

D'ANGELO. Dottor Luraghi, lei negli incontri napoletani ha detto che l'Alfa Sud è stata concepita in base ad un preciso calcolo economico. Del resto, con l'approvazione dell'iniziativa da parte del CIPE, questo calcolo fu precisato sottolineando in primo luogo la funzione promozionale dello sviluppo industriale ed economico di Napoli e della zona campana cui l'iniziativa stessa deve assolvere. D'altra parte lei stesso a Napoli faceva riferimento a questa funzione, sia pure sotto forma di una sua personale opinione affermando che se i dipendenti dell'Alfa Sud saranno 15 mila, complessivamente 60 mila saranno i lavoratori che troveranno occupazione con questo insediamento industriale.

Ora la mia domanda è questa: stante l'attuale struttura economico-sociale della zona napoletana e tenendo conto, altresì, della giusta esigenza di impiantare una fabbrica competitiva, non crede lei che l'intervento pubblico, l'IRI, la stessa Alfa Sud, abbiano un ruolo decisivo, di promozione diretta e indiretta, delle attività collaterali all'Alfa Sud?

Nel fare questa domanda tengo presente - e non chiedo in proposito un suo giudizio - che gli enti pubblici preposti in particolare allo sviluppo industriale nella nostra provincia (ISVEIMER, Banco di Napoli, Consorzio per lo sviluppo industriale) sono già impegnati, nel campo degli insediamenti abitativi nella zona nolana, sostituendosi agli enti appositi - Gescal, IACP, comuni, ecc. - mentre sarebbe indubbiamente più utile che utilizzassero in modo più proficuo le risorse di cui dispongono, indirizzandole, appunto, verso la concretizzazione degli obiettivi promozionali dello sviluppo da tutti auspicato.

LURAGHI. Vorrei chiarire anzitutto che noi non siamo capaci di fare di più di quello che sappiamo fare. Abbiamo da risolvere un

problema, non tanto semplice, che è quello di costruire una moderna fabbrica automobilistica nel sud e di farla funzionare bene in modo che possa creare iniziative collaterali, sane, che possano reggere da sole senza bisogno di sovvenzioni. Al di là di questo non possiamo andare, perché se dovessimo metterci a fabbricare vetri, pneumatici, stoffe ed altro non faremmo mai più le automobili. È necessario, quindi, che queste industrie si sviluppino con l'apporto di specialisti di ogni settore e di gente che sappia fare il suo mestiere.

Io mi permetto di ripetere: chiedete a noi quello che veramente possiamo fare, non quello che neppure sappiamo fare. Perché altrimenti non faremmo né l'una né l'altra cosa.

COMPAGNA. In parte Luraghi ha già anticipato la risposta alla domanda che gli volevo porre, ma comunque cercherò di specificare un po' di più. Cioè: ci sono state recenti polemiche che hanno sollevato il problema di queste sub-forniture dell'Alfa Sud, di quelle che potrebbero essere assicurate da una iniziativa endogena, napoletana e meridionale. Personalmente credo che su questa iniziativa endogena, napoletana e meridionale, sia possibile contare solo fino ad un certo punto, entro certi limiti. Naturalmente mi auguro che questi limiti siano il più possibile avanzati; ma vorrei spostare il discorso, con la mia domanda, dall'iniziativa endogena (napoletana, meridionale) a quella esogena: cioè, fino a che punto si può contare su questa iniziativa esogena per le sub-forniture. Vale a dire: ci sono evidentemente sub-fornitori attuali dell'Alfa Romeo, con impianti nel nord, e che probabilmente contano di concorrere anche alle sub-forniture dell'Alfa Sud. E questi, grazie ai loro titoli di esperienza, grazie alla loro qualificazione produttiva, sono certamente in una condizione di relativo vantaggio per poter concorrere a queste sub-forniture dell'Alfa Sud. Però, per concorrere a tali sub-forniture, io penso che nella maggior parte dei casi, questi attuali sub-fornitori dell'Alfa Nord, debbano ampliare le loro dimensioni. E allora la domanda è un po' questa, che naturalmente non investe la responsabilità dell'Alfa Romeo, ma semplicemente la sua esperienza, come cliente dei sub-fornitori: cioè è una domanda, in altri termini, sul decentramento degli ampliamenti. Cioè, è possibile realizzare al sud questi ampliamenti che si renderanno necessari? È più conveniente costituire impianti nuovi nel sud, giocando a favore di essi la

vicinanza a Pomigliano d'Arco e la disponibilità di mano d'opera, oppure resta più conveniente l'ampliamento nel nord degli impianti tradizionali?

LURAGHI. Premetto che io non posso conoscere tutte le situazioni per dare una risposta esauriente, però, per quello che ho potuto constatare in questi ultimi anni, posso dire questo: l'industria accessoristica italiana è una industria bambina, perché è il derivato di una situazione nazionale storica che conosciamo qual'è. Cioè, fino a ieri c'era in sostanza una sola fabbrica automobilistica, quindi gli accessoristi erano proprietà diretta o indiretta di quella fabbrica o comunque per forza legati ad essa strettamente.

Diversa è la situazione nei paesi dove ci sono quattro o cinque grandi fabbriche automobilistiche: e quindi un'industria accessoristica nasce libera per ragioni ovvie. In Italia, l'Alfa Romeo Sud è vista da alcuni di questi fornitori come una nuova possibilità, una nuova occasione. Alcuni di questi fornitori adesso intravedono la possibilità di crearsi una certa indipendenza; non soltanto per le forniture all'Alfa Sud (il che va evitato perché sarebbe un errore creare un'industria legata soltanto ad una sola impresa) ma anche per nuove produzioni capaci di essere vendute nel settentrione o all'estero. A Napoli io l'ho detto: l'Alfa Romeo Nord comprerà anche dai fornitori del sud, se essi saranno in grado di produrre forniture tecnicamente ed economicamente adeguate.

Ci sono poi parecchi tipi di industrie che sono parziali fornitori dell'industria automobilistica, ma che possono fornire anche altri settori. Per esempio: le industrie delle vernici, dei materiali espansi ed atomici, dei materiali plastici, di certi accessori: chiavi, serrature, ecetera, possono servire anche per la produzione di elettrodomestici, per l'industria edilizia, per mobilifici... Quindi sotto la spinta dell'Alfa Romeo Sud, che costituisce un nucleo di propulsione del Sud possono nascere industrie varie, capaci a loro volta di proliferare altre attività in altri settori diversi da quello automobilistico.

PRESIDENTE. Cioè che non nascano in funzione di un cliente unico...

LURAGHI. No! Sarebbe certamente un errore. E quindi la lentezza - rispondo anche all'onorevole D'Angelo - con la quale queste cose maturano è dovuta a difficoltà obiettive.

Non si può pensare che le cose si realizzino con la bacchetta magica!

Quanto più un operatore è serio, tanto più ci pensa, tanto più ha bisogno di maturare le sue decisioni. E tutto questo richiede anche un notevole lavoro di convincimento! E permettetemi di dire: aiutateci voi napoletani! Non create difficoltà! La vostra ansia vi porta a volte a scoraggiare la gente. Bisogna stare attenti, perché tante volte le iniziative nascono dal cervello e dalla volontà di alcune persone, che per realizzare hanno bisogno di conservare intatto il loro entusiasmo e la loro fiducia.

SANTONI. Non toccherò l'argomento dell'Alfa Sud, perché molti colleghi ne hanno già parlato. Vorrei solamente che fosse chiarito, dato che da più parti è stato chiesto, se il tipo di cilindrata che verrà prodotto nello stabilimento di Pomigliano d'Arco è una cilindrata che rispecchia l'inserimento nel mercato sia italiano sia internazionale, o se invece questo tipo di cilindrata è stato una conseguenza imposta dallo sviluppo e dalla posizione che la Fiat ha in Italia. E quindi, si tratta di una scelta forzata e non invece corrispondente alle esigenze di mercato.

La seconda questione è quella relativa alla voce che circola, sempre con maggiore insistenza, specialmente a Milano, secondo cui il ritardo registrato nella costruzione dello stabilimento di Arese sarebbe stato e sarebbe tuttora determinato dal fatto che i nuovi impianti non sarebbero in grado di corrispondere alle prospettive future del mercato automobilistico internazionale. Cioè, praticamente, questo ritardo (lo stabilimento è completato solo per tre quarti, se non per metà), si dice sia dovuto al rallentamento dell'erogazione dei fondi da parte dell'IRI. Ora, se questo è vero, bisognerebbe anche verificare in quali termini sta esattamente l'assunzione da parte dell'Alfa Romeo della maggioranza delle azioni della Fabbrica Nacional de Motores brasiliana. Vorrei quindi sapere preliminarmente se effettivamente c'è stato questo ritardo di carattere finanziario. Poi, però, vorrei una spiegazione circa l'assunzione di questo pacchetto azionario. L'Alfa Romeo ha scelto giustamente la collocazione del prodotto, visto qual'è stato lo sviluppo nel settore automobilistico; però c'è anche chi sostiene che, per quanto riguarda la produzione di motori Diesel, che è sempre stata una vecchia tradizione dell'Alfa Romeo, ci sia stato un abbandono di questo tipo di lavorazione, per

assumere poi determinate altre iniziative, sia con la Renault francese sia assumendo il pacchetto azionario della National Motores.

In più ci sono alcune altre questioni da porci nel quadro del « gap tecnologico », cioè non tanto nei riguardi della produzione quanto per gli strumenti che determinano questa produzione. Si vorrebbe sapere, infatti, se nella costruzione del nuovo stabilimento di Arese si è tenuto conto delle esperienze del vecchio stabilimento del Portello sugli sforzi fisici e psichici dei lavoratori, che rappresentano il cardine essenziale della produzione.

È noto che il nuovo stabilimento dista 12 chilometri da Milano e siccome tale lontananza ha dato motivo a certe discussioni, io chiedo quali iniziative intende prendere l'azienda perché i servizi di trasporti pubblici siano migliorati in relazione al quotidiano trasferimento delle maestranze e se l'Alfa Romeo ha pensato al problema della costruzione di case per i lavoratori, contigue allo stabilimento di Arese.

LURAGHI. Debbo rispondere all'onorevole Santoni che il discorso della cilindrata è di secondaria importanza. Noi avevamo come programma la costruzione di una fabbrica capace di produrre e vendere mille vetture al giorno ed abbiamo scelto, secondo le nostre conoscenze tecniche, il tipo di vettura adatto al mercato nazionale ed internazionale, secondo gli studi da me riferiti.

Circa la costruzione dello stabilimento di Arese noi abbiamo dovuto interrompere la costruzione nel 1964 a causa della crisi del settore automobilistico in seguito alle misure restrittive adottate dal Governo e abbiamo potuto riprendere i lavori dopo un anno e mezzo. Più di questo non si poteva fare e veramente abbiamo moltiplicato la nostra attività e le nostre iniziative: sicché i nostri ritmi di crescita e di sviluppo produttivo sono del tipo di quelli giapponesi.

Adesso debbo chiarire la questione della fabbrica National de Motores.

Circa venti anni fa l'Alfa Romeo subentrò in un contratto che la Isotta Fraschini aveva stipulato con il governo brasiliano per una assistenza alla produzione di autocarri pesanti. Poiché dopo la firma del contratto l'Isotta Fraschini cessò la sua attività subentrammo noi negli impegni e debbo dire che ciò rappresentò una fortuna per l'Alfa Romeo che, allora aveva un enorme bisogno di lavoro. Cominciammo a costruire dei camions del nostro tipo 950 assumendo una piccola parteci-

pazione azionaria ed una supervisione di carattere tecnico. A metà dell'anno scorso il Governo brasiliano mise all'asta la fabbrica allo scopo di snazionalizzare l'industria automobilistica; vi erano concorrenti di tutte le parti del mondo ma noi, per ragioni evidenti, eravamo più degli altri al corrente della situazione. Ritenemmo molto opportuno prendere l'iniziativa di assicurarci la maggioranza nella fabbrica allo scopo di costituire una testa di ponte nel Sud America in quanto il Brasile fa parte dell'area del mercato comune latino-americano. Per questa operazione non abbiamo tirato fuori un centesimo dall'Italia perché siamo riusciti a combinare l'operazione attraverso una società internazionale di finanziamenti. In tal modo ci siamo assicurati per il momento un mercato di produzione di camions che non potevamo più produrre in Italia, mentre pensiamo di aver aperto maggiori possibilità future anche per l'automobile.

In Brasile circolano quasi 50 mila di questi nostri grossi camions sicché la FNM rappresenta la maggiore fabbrica sud americana di questi mezzi, e così noi ci siamo assicurati uno sviluppo in questo settore che certamente non potevamo conseguire in Italia.

L'integrazione con la Renault è stata felicissima, perché noi - lei lo sa - a Pomigliano produciamo adesso circa 100-110 motori Diesel al giorno, che vanno in Francia per esser montati sui camion e sui trattori francesi. Contemporaneamente abbiamo studiato insieme con la Saviem-Renault il famoso *plancher bas*, veicolo studiato meccanicamente da noi e per la carrozzeria da loro. I francesi ci mandano le carrozzerie non assemblate e noi mandiamo loro tutte le parti meccaniche. Così si produce in comune un camion che si chiama Alfa Romeo-Saviem in Italia, Saviem-Alfa Romeo in Francia. Credo che questa sia una collaborazione molto utile.

Gap tecnologico per quanto riguarda il nuovo stabilimento di Arese. Credo le interesserà vedere la costruzione dello stabilimento meccanico; dove vedrà che anche da un punto di vista ambientale si sta facendo il meglio che esiste in questo momento. L'onorevole Libertini ce ne ha dato un atto nella sua recente visita...

LIBERTINI. Ho fatto il paragone con la Fiat...

LURAGHI. Noi siamo più piccoli. Però ci siamo preoccupati di questo problema. Che si riesca sempre a risolvere tutti i problemi, non posso certo assicurarlo, che però cerchiamo di

farlo, questo sì. In quanto alla questione della distanza da Milano... be', è una questione sulla quale con l'onorevole Santoni « litigheremo » in separata sede.

TRIPODI ANTONINO. Dottor Luraghi, la questione dell'Alfa Sud è stata un po' il fiore all'occhiello di questa nostra riunione; molti sono intervenuti e mi consenta che anch'io le chieda qualche cosa in proposito. Prima però ho bisogno di una spiegazione di questo interesse massimo all'Alfa Sud. Giacché, quando si è parlato dell'Alfa Sud, non soltanto Pomigliano d'Arco, Napoli o la Campania, hanno sperato in un loro decollo; ma, richiamandosi all'Alfa Sud, l'intero sud e specie alcune regioni fra le più diseredate del sud, quelle soprattutto nelle quali gli interventi IRI sono stati striminziti o mancanti del tutto, hanno sperato che attraverso tale iniziativa si potesse aprire un ventaglio, non soltanto per una localizzazione strettamente territoriale dello stabilimento ma per un'area economica ancora più vasta.

Sì, tengo presente la risposta che lei ha dato all'onorevole D'Angelo e all'onorevole Compagna: non chiedete all'Alfa Sud più di quanto l'Alfa Sud possa dare. Anche perché ci sono state delle sollecitazioni, degli stimoli, dei calcoli economici, più che delle istanze politiche. Sarà così... La realtà è che l'intero sud aspetta dall'Alfa Sud determinate iniziative che possano favorire un decollo economico non soltanto localizzato attorno a Pomigliano d'Arco, ma esteso anche verso la Calabria, la Lucania, zone appunto nelle quali (soprattutto la Calabria) gli impianti IRI sono assolutamente mancanti. La domanda che mi permetto di rivolgere è questa: pensa l'Alfa Romeo a incentivazioni, sollecitazioni, iniziative tali che possano estendere i benefici vantaggi di questa localizzazione non soltanto alla zona strettamente campana ma anche a zone del sud largamente più vaste?

LURAGHI. Io mi auguro veramente che avvenga ciò che lei auspica, ma non bisogna neppure aspettarsi che l'Alfa Sud salvi da sola il Mezzogiorno. Secondo me essa rappresenta un primo passo, una spinta nuova, in un settore che ha grande capacità di proliferazione; ma non si può domandare che questa iniziativa risolva tutti i problemi del sud. E soprattutto poi bisogna mettersi d'accordo coi signori napoletani, perché ci mettono in croce... In ogni modo, secondo me, iniziative nasceranno certamente molto più numerose in Campania, come è logico; ma perché non si

dovrebbe pensare anche ad altre regioni? Francamente io potrei dire soltanto che di fronte a situazioni di corretta impostazione tecnologica ed economica noi saremo sempre disponibili; qualunque sia il posto dove nasceranno le fabbriche. Cosa altro potremmo fare?

LEONARDI. A me sembra che il problema delle concentrazioni delle aziende non possa essere risolto solamente dicendo che, sì, avvengono delle fusioni, ma anche delle sfusioni; e neppure credo che si possa accettare la capacità innovativa delle medie imprese, che noi conosciamo, per avvalorare la tesi che le grandi sono meno dinamiche delle piccole. Il fatto è che ci sono alcuni fenomeni, e in modo particolare il processo innovativo, che spingono verso la concentrazione, che certamente può anche essere compresente con fenomeni contrari. Ora, io non penso che si possa, dal punto di vista innovativo, richiamarci alla iniziativa di competizioni automobilistiche come alla soluzione di problemi che sono invece la combinazione di fenomeni e di innovazioni le cui fondamentali si trovano ben più a monte: nell'industria chimica, nell'industria aeronautica, nell'industria metallurgica. Semmai questo sforzo può servire per mettere in moto dei processi che sono a monte. E ci sono delle magnifiche industrie automobilistiche che non hanno mai fatto nessuna competizione. Quindi, non è questa la soluzione.

A noi sembra - e ne abbiamo parlato l'altra volta con i rappresentanti della Fiat - che il problema delle innovazioni è una delle ragioni della concentrazione, ma che debba essere combinato con quello della plurisetorialità, cioè l'automobile immagazzina e utilizza fenomeni di sviluppo che hanno luogo in altri settori. Ora, la mia domanda è questa: l'appartenenza dell'Alfa Romeo ad un istituto la cui plurisetorialità è stata ed è difesa dai dirigenti con tanta convinzione, che vantaggi ha dato all'Alfa Romeo? Dico subito che noi contestiamo l'attuale natura plurisetoriale di tale istituto, perché lo consideriamo un fenomeno di potenza e non di efficienza. Diciamo anche che è nostra opinione che lo spostamento della Fiat verso l'estero sia dovuto anche alla sua esigenza di poter utilizzare degli sviluppi innovativi in settori esterni che non esistono in Italia. La situazione dell'Alfa Romeo è diversa, appunto, perché appartiene a un gruppo plurisetoriale. Che vantaggi ha avuto l'Alfa Romeo dalla sua appartenenza al gruppo plu-

risettoriale dell'IRI dal punto di vista innovativo?

Seconda domanda. Una delle spinte alla concentrazione è la forza finanziaria, e quindi non attardiamoci sul famoso discorso abbastanza semplicistico delle economie di scala legate solo alla produzione. Il problema è quello della potenza finanziaria. L'Alfa Romeo appartiene ad un gruppo finanziariamente dei più forti, che però viaggia con certe caratteristiche. Lei ha detto che l'Alfa Romeo ha fatto tutto da sé. Io credo però che fino al 1967 il vostro bilancio non fosse esattamente in queste condizioni. Non chiedo ora a lei dati su questo, però vorrei una conferma che l'Alfa Romeo non ha ricevuto, dalla sua appartenenza all'IRI, un vantaggio finanziario, e vorrei che poi questa affermazione, eventualmente nel corso di un successivo incontro, venisse avvalorata. Cioè, è nostra opinione che l'Alfa Romeo, mettendosi a fare questo tipo di macchina, sta uscendo adesso da una situazione per la quale ha avuto bisogno dell'appoggio finanziario dell'IRI. Il che non rappresenta, per noi, in se stesso, né un bene né un male. Nel senso che bisogna approfondire questo appoggio finanziario a quale scopo è finalizzato, per quale bene è utilizzato: giacché, evidentemente, l'impresa pubblica non deve fondarsi sul problema dei profitti e delle perdite in denaro per trovare una giustificazione alla propria esistenza.

Il problema è la scelta di questo obiettivo finale, che, nel caso dell'Alfa Romeo, è stata la costruzione di autovetture di alta qualità.

La seconda domanda è questa: La Fiat ha avuto forti rendite monopolistiche; quale contributo finanziario ha avuto l'Alfa Romeo dall'IRI per produrre macchine di lusso?

Terza domanda. Lei ha ricordato che nel 1948 siete praticamente partiti da zero soprattutto tenuto conto del fatto che la vostra formazione era avvenuta nel campo aeronautico. Ora, a venti anni di distanza, perché l'Alfa Romeo ha scelto la produzione attuale? È risaputo che in Italia siamo senza un'industria aeronautica ed una delle maggiori responsabili di questa situazione è proprio l'Alfa Romeo. Lei non c'era allora, ma credo che sarebbe interessante sapere perché è stato scelto l'attuale tipo di produzione e non un altro.

LURAGHI. Debbo correggere una impressione errata, dovuta forse al modo poco chiaro con cui mi sono espresso. Io non ho detto che l'Alfa Romeo non dipenda finanziariamente dall'IRI e che dall'IRI non ha avuto

degli aiuti. Io ho detto che l'appartenenza all'IRI, contrariamente a quello che normalmente si crede, non porta all'Alfa Romeo vantaggi di carattere finanziario, del tipo di prestiti speciali, da parte di banche o altro. Tutti certamente hanno un padrone - scusatemi la brutta parola - ed anche noi abbiamo una dipendenza finanziaria dall'IRI che, indirettamente, è proprietario della maggioranza delle nostre azioni. Anche parlando dell'Alfa Sud io dicevo che 150 miliardi verranno dalla Cassa per il Mezzogiorno ma che gli altri 150 miliardi dovranno essere reperiti attraverso prestiti o sottoscrizione di capitale da parte dell'IRI e, in misura più ridotta, attraverso finanziamenti bancari di carattere normale.

LEONARDI. Mi permetta, dottor Luraghi, di arrivare, a questo punto, ad una conclusione: desidererei sapere oggi che cosa è costato al paese produrre macchine di un certo tipo; insomma, facendo i conti, dal 1948 al 1968, che cosa è costata l'attività dell'Alfa Romeo in interessi passivi non pagati su capitali di dotazione o sotto qualsiasi altra forma.

LURAGHI. Io mi permetterei, invece, di rivolgere la domanda a lei in questo senso: finita la guerra, con 9 mila operai senza lavoro e con le due fabbriche di Milano e di Napoli distrutte cosa avrebbe dovuto fare l'Alfa Romeo? E cosa sarebbe costato al paese se non fosse stato fatto nulla? L'Alfa Romeo si è rimessa al lavoro in qualche modo, costruendo perfino cucine economiche. Ma arrivo al punto che a lei interessa e, cioè: perché invece di continuare a lavorare per l'industria aeronautica abbiamo creato una nuova industria automobilistica.

Voglio qui far presente che la mancanza di un'industria aeronautica non è certo da addebitare a colpe dell'Alfa Romeo o della Fiat: ciò è dovuto al fatto che il paese non ha la possibilità di comprare aeroplani in misura sufficiente; né aeroplani militari né aeroplani da trasporto. Si tenga presente che cosa rappresentano i costosissimi motori a getto in un paese come l'Italia dove non esistono clienti perché non esistono fabbriche di aeroplani che possono comprarli. Invece il campo automobilistico presentava e presenta buone prospettive per il futuro; in questo campo anche l'Alfa Romeo, che aveva una esperienza tecnica preziosa, poteva intervenire per risanare la sua situazione e, nello stesso tempo, creare nuovi posti di lavoro. Per tale ragione ci siamo avviati su quella strada. Però non abbiamo abbandonato, entro i limiti delle

nostre modeste possibilità, l'industria aeronautica. Lei sa che a Pomigliano d'Arco noi abbiamo uno stabilimento di motori di aviazione che forzatamente è di ridotte dimensioni ma che può essere considerato uno dei migliori in questo momento e che produce parti di motore a reazione per gli americani con loro piena soddisfazione.

Ripeto che per creare un'industria aeronautica in Italia bisogna disporre di un mercato interno oppure avere un governo che possa e desideri destinare molte centinaia di miliardi alla ricerca specifica per la produzione di grandi motori, che poi non saprebbe dove andare a vendere.

MARCHETTI. A proposito della sicurezza dei trasportati e dell'inquinamento atmosferico, lei ha dato la colpa di tutta la strage degli innocenti ai sorpassi spericolati, agli eccessi di velocità, ai giovani inesperti, eccetera. Ma il costruttore ha dei doveri. L'avvocato Agnelli ha affermato che la Fiat è la società automobilistica più impegnata per la sicurezza e ha ricordato che è in gestazione un accordo tra i costruttori europei. Lei invece non ha citato niente in questo campo. Ha detto soltanto: ... speriamo che l'AGIP, la ESSO, la SHELL, si mettano con noi e quindi studieremo il problema dell'inquinamento atmosferico, eccetera. Per quanto riguarda la sicurezza, niente. La Fiat ha affermato chiaramente: siamo i primi in Italia, non solo, ma per la ricerca scientifica e tecnologica spendiamo moltissimo. Desidero chiedere se in questo campo è stato fatto qualcosa. Il dottor Giacosa ha detto che i prossimi dieci anni saranno gli anni della sicurezza dei trasporti.

LURAGHI. Mi permetto subito di dirle che in questa mia esposizione non ho creduto di poter tirar fuori tutto lo scibile e tutti gli argomenti. Posso dire che l'Alfa Romeo, in fatto di inquinamento atmosferico - ciò è stato anche pubblicato sui giornali - ha preso accordi con l'ENI prima delle altre fabbriche italiane per la ricerca e lo studio di questo non semplice problema. Ma poi, per conto nostro, spendiamo parecchi miliardi in ricerche che ci riguardano; e così abbiamo risolto nel modo migliore il problema per le nostre macchine esportate in America. Lei sa che in America esistono particolari disposizioni per le esalazioni delle automobili. La Fiat ha la fortuna di non ricadere sotto alcune disposizioni almeno per le vetture piccole, le quali ne sono esenti. Ma anche noi che produciamo

macchine più difficili (perché quanto più i motori sono spinti, tanto più la soluzione è difficile), abbiamo risolto benissimo il problema senza apparecchiature aggiuntive ma col miglioramento della combustione e della distribuzione della benzina, sicché esportiamo regolarmente in America.

In fatto di sicurezza se lei prende in considerazione le nostre vetture, vedrà che esse sono costruite con struttura differenziata, nella quale la parte dell'abitacolo è decisamente più rafforzata rispetto alle parti esterne, in modo che in caso di incidente, ci sarà una attenuazione delle conseguenze. Si tratta di una importante soluzione che l'Alfa Romeo ha adottato da tempo insieme a tutti gli accorgimenti migliori per la sicurezza dei passeggeri.

Quindi io non accetto questa impostazione: che l'Alfa Romeo non abbia fatto quanto gli altri, e se mai possiamo vantare le migliori doti riguardanti la sicurezza attiva che è rappresentata dalla ottima tenuta di strada delle nostre vetture, dalla loro agilità nei sorpassi e riserva di potenza, dalla loro frenatura, dai tipi di pneumatici adottati, eccetera.

I doveri delle fabbriche automobilistiche esistono e come! Ma le fabbriche non sfuggono a questi doveri.

Per quanto riguarda l'importante problema dell'inquinamento atmosferico si tratta di un nodo che verrà al pettine un giorno o l'altro. Vorrei però far presente quanto segue: gli americani, che a causa della loro intensissima circolazione motoristica sono molto più avanti degli altri nella impostazione di questo problema, contrariamente a quanto si crede non applicano ancora seriamente le loro disposizioni, cioè sono arrivati ad anticipare con severe disposizioni le reali possibilità di controllo. In alcuni Stati, tale fatto è addirittura dichiarato esplicitamente dalle autorità competenti.

Ed in tali Stati, alcuni utenti di vetture smontano addirittura l'apparecchiatura di depurazione degli scarichi della vettura. In altri Stati, come la California, dove dovrebbero esserci maggiori limitazioni, perché è là che è nato il problema, le autorità hanno dichiarato che fino al 1970 controlli stradali non potranno essere fatti. Questo per dire come le parole sono una cosa, i fatti sono molto spesso un'altra, e per concludere che qualsiasi provvedimento verrà preso anche in Italia dovrà tener conto delle reali possibilità di applicazione e di controllo. Noti poi che in America - questo è interessante - c'è un'accusa di violazione della legge anti-trust

contro i quattro grandi fabbricanti, proprio per il fatto che essi si sono messi d'accordo per lo studio in comune di un determinato tipo di apparecchiatura anti-smog. I fabbricanti si sono fino ad ora difesi dicendo che l'accordo, sì, c'è, ma è un accordo di carattere tecnico, e non commerciale, dannoso per i compratori.

Concludo, per quanto riguarda l'Alfa Romeo, assicurando che sotto nessun aspetto noi siamo indietro rispetto agli altri, perché non trascuriamo alcun problema scientifico e tecnologico che riguarda la nostra industria, il cui nome è ben difeso ed apprezzato ovunque, anche nei paesi più progrediti.

DONAT-CATTIN. Vorrei avere dal dottor Luraghi una indicazione sul tipo di stabilimento dell'Alfa Sud anche in riferimento a quello dell'Alfa Romeo già operante; vorrei sapere, cioè, il rapporto tra il fatturato e il valore aggiunto nell'attuale produzione automobilistica, scartando quella aeronautica, e come è impostato questo rapporto per quanto riguarda lo stabilimento dell'Alfa Sud.

Inoltre, circa gli investimenti nuovi dell'Alfa Romeo, atteso che deve essere completato lo stabilimento di Milano e costruito quello di Pomigliano, quali sono le previsioni in ordine alla rete commerciale e a tutto il sistema dei ricambi che, per la produzione attuale, rappresenta uno degli impedimenti ad un maggiore sviluppo? Infatti i costi di manutenzione, riparazione e ricambio sono molto alti e limitano la diffusione delle vetture, tenuto conto che voi dovete raggiungere una produzione di circa 500 mila vetture all'anno. Vorrei sapere ancora se vi è il proposito di realizzare due reti di assistenza, una per le vetture speciali e una per quelle economiche.

In quanto al finanziamento degli investimenti non so se il dottor Luraghi abbia tenuto conto del contributo a fondo perduto che la Cassa per il Mezzogiorno dovrebbe dare; se non sbaglio c'è un 12 per cento a fondo perduto oltre al 4 per cento per i 150 miliardi. Naturalmente queste cifre non mi scandalizzano quando so che l'azienda è cresciuta sotto l'onda protezionistica avendo ricevuto, in certi anni, 80-90 miliardi di protezione doganale.

Una domanda, ora, di carattere diverso. So che nell'ambito della Fiat esistono determinati sistemi di assistenza sociale: però, ad esempio, non c'è la mensa. Volevo sapere se avete una mensa all'Alfa Romeo di Milano

e se l'avrete anche nello stabilimento di Pomigliano.

Altra domanda che si riferisce al problema delle vetture da corsa; si era parlato di un vostro interessamento alla Ferrari: è stato mantenuto o no?

È vero anche un vostro interessamento alla Lancia che, com'è noto, è in vendita e per cui la Fiat ha fatto delle *avances*?

Qualche altra domanda, ora, che rientra nell'ambito della produzione dell'Alfa Romeo. Lei ci ha fornito alcuni dati di produzione fin al 1980 ed io ricordo la polemica sorta al momento in cui venne deciso di costruire l'Alfa Sud. Nel periodo di un anno e mezzo trascorso da allora, poiché abbiamo visto una limitata crescita delle immatricolazioni nazionali, vorrei sapere se i vostri dati di allora trovano conferma oggi o debbono essere corretti.

Domanda di altro genere. Lo sviluppo che, comunque, viene stimolato dalla gestione di questi vostri impianti è diretto verso la motorizzazione: lei ritiene che sia corrispondente alle necessità del paese una accentuazione in questa direzione oppure verso altri tipi di investimento come, ad esempio, quello autostradale? E siamo ancora in condizione di correggere l'eccesso di sviluppo in questo campo?

Circa le norme di sicurezza penso che le domande dovremmo farle più fra noi in Parlamento che a lei. Però desideriamo sapere ciò che lei può dirci perché pensiamo che se il Parlamento non si muove una ragione ci deve pur essere. Noi sulle strade abbiamo circa 8 mila morti l'anno e ci è stato detto che potrebbero ridursi alla metà se venissero introdotte le norme che regolano la costruzione delle vetture americane. Io domando: quali sono le difficoltà che voi opponete per adottare, su scala europea, queste norme?

Altra questione. Lei ha detto chiaramente che non è sufficiente una industria motrice per risolvere i problemi dell'Italia meridionale. Ha indicazioni da darci per gli interventi successivi?

Un'ultima domanda sul mercato automobilistico. Poiché le indicazioni che ci vengono date parlano di una forte aggressività dei produttori americani sul mercato europeo, ritiene lei che la produzione vostra di 500 mila vetture l'anno possa essere considerata su base concorrenziale?

Si prevede, infine, la possibilità di costituzione, anche come industria di Stato, di aziende europee e non soltanto limitate al mercato finanziario nazionale?

LURAGHI. Per quanto riguarda la domanda circa il valore aggiunto, essa mi trova impreparato, qui, a fornirle dei dati. Desidero però riconfermarle, se può servire, una serie di dati circa l'incidenza percentuale delle diverse componenti del costo. Il lavoro operaio ammonta a circa il 17,5 per cento; il lavoro impiegatizio al 10 per cento circa; i materiali diretti al 54 per cento, quelli indiretti al 9 per cento (cioè tutto quello che si compra); ammortamento e quote fisse, 4,6 per cento; pubblicità, garanzie, trasporti, ecc., 3 per cento; interessi 1,9 per cento.

Questa, grosso modo, la composizione di un costo automobilistico medio; naturalmente varia molto a seconda dei tipi di vetture che si producono...

DONAT-CATTIN. Il 46 per cento si riferisce a ciò che viene fabbricato all'interno...

LURAGHI. Meno, ma bisognerebbe scendere ad una analisi più approfondita. La situazione prevista per il sud è economicamente valida. Per quanto riguarda gli investimenti di Milano noi effettuiamo investimenti che stanno già anticipando decisamente l'Alfa Romeo Sud, in quanto non possiamo aspettare le automobili e andare a venderle in quel momento. Stiamo aprendo una serie di nuove filiali in Italia e all'estero. Oggi io avrei dovuto essere a Londra, dove apriamo una grossa filiale di vendita e di assistenza. Ormai abbiamo organizzazioni dirette sparse un po' in tutto il mondo. Naturalmente questi sono degli anticipi di finanziamento che l'Alfa Romeo opera sia per le sue necessità attuali e future, sia in funzione delle necessità dell'Alfa Sud. La nostra intenzione non è quella di fare due reti di assistenza e di vendita. Lei si è riferito ad una situazione particolare della Fiat che produce dalla 500 alla Dino.

Ma la nostra gamma di vetture, nella quale rimarremo anche con l'inserimento dell'Alfa Sud, è una gamma omogenea. L'Alfa Sud rappresenta la prima motorizzazione, ma sempre nel campo di vetture medie, cioè non di microvetture. Quindi potremo servirci di una unica organizzazione per tutta la produzione nord e sud, in Italia come all'estero.

Così noi stiamo anticipando con le nostre forze la organizzazione, in attesa che vengano i famosi finanziamenti della Cassa per il Mezzogiorno. E guardi, onorevole Donat-Cattin, che il tempo passa! Effettivamente la deliberazione finale del CIPE è del 28 luglio del 1967! Più di un anno e mezzo!

Per quanto riguarda la mensa, sì, noi abbiamo mense a Milano, ne abbiamo ad Arese, ne abbiamo previsto la costruzione anche al nuovo stabilimento di Pomigliano, come l'abbiamo nello stabilimento attuale. Sono mense gestite direttamente da noi, contrariamente ad una valutazione di pura convenienza. Abbiamo accolto una rivendicazione sindacale che abbiamo ritenuto valida, perché se si fa una mensa, bisogna assumersi la responsabilità di condurla in un modo adeguato. Che poi ciò accenti gli interessati, be' questo è un altro discorso...

Per quanto riguarda il problema Ferrari e Lancia, è stato pubblicato che entrambe le aziende sono alla ricerca di una diversa soluzione. Al riguardo non so che dirle. C'è solo da augurarsi che essi riescano a risolvere i loro problemi per il meglio.

DONAT-CATTIN. Vorrei sapere: supposto che la cosa interessi a qualche compratore maggiore il quale si inserisce nel settore medio con una vettura di nome, a voi la cosa interessa oppure no?

LURAGHI. A noi interesserebbe se non costasse niente! Ma non è possibile.

Lei mi chiede, inoltre, se la mia opinione è che ci siano altre priorità (secondo la dizione di moda in Italia) rispetto all'automobile. Ce ne sono certamente tante...

DONAT-CATTIN. La mia domanda era se i dati di allora sono convalidati.

LURAGHI. I dati di allora erano inferiori ai dati reali, perché essi si riferivano al 1966 e da lì partivano fino al 1981. Per l'esattezza, per il 1968 era stata prevista una produzione nazionale di 1.300.000 autovetture ed una domanda interna di 1.100.000, ed in realtà si è invece avuta una produzione di 1.544.000 ed una domanda interna di 1.167.000 autovetture. E il 1967 è stato un anno di aumento del 15 per cento circa nella produzione italiana. Questa è una ragione del rallentamento del 1968. Il 1968 ha avuto un arresto per due ragioni fondamentali. Una, che si era venduto molto nell'anno precedente, perché c'era stato il lancio di vetture nuove, e lei sa che tutte le volte che escono vetture nuove c'è la corsa all'acquisto, il che provoca un anticipo di vendite; un secondo anticipo di vendite è avvenuto nelle zone alluvionate, in cui i fabbricanti hanno concesso sconti rilevanti per sostituzioni di vetture danneggiate nei riguardi delle quali certo non c'è stato molto rigore. E il 1968 ha

risentito di tali anticipi mentre non ha visto l'uscita di vetture nuove di massa capaci di stuzzicare gli acquirenti. Sono convinto che il 1969 sarà diverso.

DONAT-CATTIN. Globalmente sono superate le vostre previsioni?

LURAGHI. Sono superate. Cioè i dati sono superiori alle previsioni. Se ricordo bene le previsioni della Fiat non concordavano con le nostre a partire dal 1977-78, e non concordavano per i valori della rottamazione e dell'incremento demografico prevedibile nel paese. Secondo i nostri uffici studi, che sono stati poi confermati dal CIPE, si stabiliva un certo ritmo di crescita sul quale c'era differenza di vedute con la Fiat, ma ciò riguardava i dati degli anni attorno al 1980.

Ritengo che l'industria automobilistica rappresenti un elemento estremamente valido nella economia del paese; e non solo perché esporta il 35 per cento del prodotto, e dovrà esportare ancora di più, ma anche perché crea una quantità di industrie indotte che lavoreranno di pari passo per l'esportazione. Un esempio lo abbiamo con la Pirelli, con la Marelli, coi numerosi carrozzieri, aziende tutte che sono in grado di esportare in quanto c'è una valida industria italiana di base. Perciò il problema importante è quello di mantenere l'Italia in condizione di non cedere in questo campo ed anzi di rafforzare la sua capacità di esportazione. Noi parliamo di saturazione di mercato, ma non consideriamo che il mondo deve ancora essere meccanizzato perché centinaia di milioni di persone aspirano tuttora a possedere un'automobile. Ecco perché vi sono ancora enormi possibilità in questo settore e non è buona cosa rinunciarvi.

Circa le norme di sicurezza noi non abbiamo difficoltà a seguire le norme americane. L'unico problema è quello che riguarda l'*antismog*, problema che in Italia richiede gradualità di applicazione anche in rapporto alla possibilità di controllo. Disposizioni non applicate complicherebbero il problema senza risolverlo. Ed è necessario operare in armonia con gli altri paesi europei perché le automobili non hanno confine. Una azione internazionale a questo riguardo è in corso presso l'ONU e anche i tedeschi sembrano inclini a rimandare l'applicazione delle loro disposizioni che avrebbero dovuto entrare in funzione nell'ottobre 1970.

Per quanto riguarda l'industrializzazione del Mezzogiorno io penso che nel sud si debba facilitare grandi industrie manufattu-

riere a largo impiego di mano d'opera e non già imprese ad alto contenuto tecnologico come si è detto. Si è parlato di industrie elettroniche ma non si considera che gran parte delle industrie di questo genere nel Mezzogiorno sono in fallimento: i casi di Giuliana, Catania, Palermo insegnino. Non è vero che si può risolvere il problema dell'occupazione nel sud con l'industria elettronica! E da escludere la grande industria aeronautica perché, come ho detto prima, si tratta di una industria avanzatissima che richiede la disponibilità di un mercato che non esiste. Penso, invece, che nel meridione possa vivere un'industria aeronautica per la costruzione di parti per i grandi costruttori esteri e per la costruzione di piccoli apparecchi, come lo dimostra, del resto, l'esistenza dell'AERFER.

In merito all'ultima domanda (se in funzione dell'aggressività e della potenza dell'industria americana in Europa la nostra produzione di 500 mila autovetture l'anno sia sufficiente a reggere la concorrenza) io penso che le autovetture americane non rappresentino una concorrenza alle vetture Alfa Romeo che sono concepite con caratteristiche del tutto diverse.

MUSSA IVALDI VERCELLI. Ho notato che non ci sono buone prospettive per la collaborazione intereuropea; d'altra parte non credo che l'industria di Stato si trovi in condizione di inferiorità verso l'industria privata per quanto riguarda la collaborazione o la fusione. Per parare le conseguenze di una mancata integrazione politica europea, non ritiene conveniente pensare ad una intesa fra industrie di Stato europee?

Pensa l'ingegner Luraghi che il motore a pistone sia destinato ad una lunga e prospera esistenza o non sia invece conveniente indirizzare gli sforzi di ricerca verso soluzioni alternative al motore a pistone?

Richiamandomi, inoltre, alla domanda posta dal collega Donat-Cattin, non ritiene lei che, nelle economie di mercato e in quella italiana in particolare, sia stata fatta, nel corso di molti decenni, una scelta di indirizzo sbagliata nel senso di « intermotorizzazione »? Naturalmente c'è il problema della motorizzazione del terzo mondo qualora l'industria automobilistica si debba considerare soprattutto come una industria di esportazione. Però ritiene lei che ci sia stata nei paesi ad economia di mercato una eccessiva motorizzazione individuale a scapito di altre attività?

Un'ultima domanda: se non convenga provvedere ad una unificazione delle legisla-

zioni in campo europeo in senso lato (MEC, EFTA), onde suggerire, in questo campo, non dico un modello unico, ma una legislazione più avanzata e omogenea di quelle attuali.

LURAGHI. La prima domanda si riallaccia all'ultima, cioè alla possibilità di intese di carattere europeo. Mi consta che presso la Comunità Europea si sta lavorando in questo senso. Lei sa che tutti i problemi relativi ai mezzi di trasporto automobilistici stanno avendo una soluzione uniforme, mentre il problema della sicurezza è allo studio. Secondo me, è indispensabile che questa collaborazione sia strettissima, perché altrimenti ci potremmo trovare nella situazione di una Europa unita dal punto di vista formale ma niente affatto per quanto riguarda le cose essenziali, come il produrre tutto a condizioni economiche non competitive nei confronti di altre zone più forti.

Per quanto riguarda un'intesa fra i produttori, ho già detto che ormai da 10 anni noi abbiamo un'intesa con la Renault, che è statale.

Per fare un'intesa bisogna sempre essere in due, e disgraziatamente ognuno ha le proprie pretese. Ad ogni modo io considero estremamente valido il nostro accordo con la Renault, perché ha dato dei vantaggi alla Renault, ma ne ha dati - enormi - anche a noi. Il terzo, praticamente, che potrebbe intervenire in questo accordo, è la Volkswagen, che però non si può più considerare un'industria di Stato. Ed è una azienda che ha un determinato indirizzo, sul quale è estremamente difficile discutere. Ne abbiamo parlato molte volte, per vedere quali potevano essere le possibilità di collaborazione. Per esempio, nella accessoristica, si potrebbe fare moltissimo per unificare a vantaggio per tutti. Comunque è giusto il principio: unione, sì, ma in quel senso: unione nella collaborazione. Non è necessario che uno o l'altro perda la sua faccia, la sua responsabilità, il suo vigore, per inserirsi in un complesso più o meno anonimo. L'importante è, conservando la personalità, ottenere tutto l'aiuto che si può dall'unione degli sforzi ovunque ciò sia utile e possibile.

Gap tecnologico nel materiale siderurgico. Io dicevo che noi andiamo a comperare anche all'estero quando è necessario. Però devo dire che la siderurgia italiana ha compiuto uno sforzo formidabile. Non dimentichiamo che fino a poco tempo fa era una siderurgia da rottami; ora essa è diventata una siderurgia modello, con impianti che ci sono invidiati anche all'estero. Che poi ci sono pro-

dottori specializzati in alcuni tipi di lamiera meglio di altri e che si presentino di volta in volta situazioni speciali di mercato, questo è inevitabile, però a me pare che si debba dar atto che la siderurgia italiana ha fatto un grosso sforzo ed ha raggiunto grandi risultati.

Per quanto riguarda i motori, le opinioni sono molto diverse. Innanzitutto è vero che il motore a pistoni sta dando, di anno in anno, risultati sempre migliori, addirittura insperati. Sembra sempre di aver raggiunto un certo risultato limite; l'anno dopo, invece, esce un motore migliore del precedente.

I grandi produttori poi sono influenzati dal fatto di avere dei grandi impianti che dovrebbero essere buttati via se si dovessero produrre altri tipi di motori. Però è anche vero che fino adesso non è ancora nato il motore nuovo. Forse ci sono due motori diversi in vista. Uno è il motore rotativo, quello che è stato iniziato da Wankel e sviluppato in collaborazione con la NSU. Per lo sviluppo di questo motore esiste un *pool* internazionale di produttori nel quale sono presenti inglesi, francesi, tedeschi, americani, giapponesi, e di italiani ci siamo noi Alfa Romeo. L'idea di quel motore rotativo viene sviluppata in collaborazione ma poi succede la solita storia: quello che vede qualcosa di nuovo cerca di non farlo sapere agli altri. Comunque questo motore rotativo si sta evolvendo in modo promettente nel senso che sono state superate le difficoltà meccaniche che il motore presentava, mentre sono tuttora da superare le difficoltà derivanti dal suo rendimento termico. Cioè si tratta di un motore che brucia male il carburante, il che complica anche il problema della polluzione dell'aria.

Sarebbe molto difficile dire, ora, quando e se effettivamente si avrà una larga applicazione di questo motore del quale per il momento ci sono soltanto impieghi limitati.

La seconda soluzione è quella della turbina, di cui però non si intravede una possibilità di applicazione alle vetture, soprattutto alle piccole, ma che sicuramente avrà applicazione nei grossi autobus e nei grossi camion. Quello è un motore che sostituisce il motore a pistoni, anche perché risolve bene il problema della polluzione dell'aria, in quanto brucia benissimo il carburante e non lascia gas incombusti. Però è vero quello che ha qui affermato l'ingegner Giacosa: per il momento il dominio è ancora del motore a pistoni.

L'onorevole Mussa Ivaldi domanda anche se i paesi nei quali vige l'economia di mercato hanno fatto una scelta sbagliata con l'automobile. A me sembra che essi non hanno fatto nessuna scelta! L'automobile è nata, e

si è imposta prepotentemente così, perché è una aspirazione e diventa una esigenza di tutti. L'Italia non ha fatto altro che seguire la stessa evoluzione.

Ora, però, si potrebbe osservare che se in Europa e in Italia le cose non fossero andate così, l'industria americana sarebbe stata molto più potente di quello che è. Perché, se un mercato c'è, evidentemente chi produce vende; e quindi la situazione europea sarebbe stata ancora più grave. Per quanto riguarda l'Italia, se noi abbiamo un'industria sana, che occupa una notevole quantità di mano d'opera e che ha possibilità e prospettive di sviluppo per il futuro, a me pare che questo sia un elemento valido e positivo. Ma guardi, lo dicevamo prima per il sud di Italia: una fabbrica automobilistica può rappresentare non la soluzione del problema sociale di vaste zone, ma certo un contributo rilevante, un importante inizio di soluzione del problema. A me pare che l'industria automobilistica sia un elemento attivo nell'economia italiana.

SCOTTI. In merito allo stabilimento di Napoli vi sono alcuni dati che vorrei discutere con il nostro ospite. È stato detto, infatti, che si avrà un fatturato annuo di circa 250 miliardi rispetto ad una occupazione di 12.500 unità: ciò darebbe luogo a 20 milioni di fatturato per ogni unità impiegata. Invece i dati che conosciamo sullo stabilimento di Milano darebbero una proporzione diversa che si aggira intorno ai 10 milioni per unità, rapporto che troviamo, grosso modo, in altri stabilimenti.

Ora io chiedo se ciò può rappresentare un elemento abbastanza significativo per considerare, quando si analizzano i dati sulle forniture esterne di parti, lo stabilimento di Napoli preminentemente come una industria di montaggio.

La seconda domanda è questa: alla luce dell'esperienza ed esaminando i dati che furono forniti al momento dell'approvazione dello stabilimento dell'Alfa Sud circa le sue caratteristiche di industria motrice dell'automobile, tenuto conto che noi non ci muoviamo in un modello astratto e che le dimensioni delle 300 autovetture non sono tali da condizionare il mercato dell'indotto, non pensa lei che si presenta il problema di un ridimensionamento per quanto concerne il suo carattere di industria motrice?

Questo problema, d'altra parte, non riguarda solo l'Alfa Sud ma interessa tutti i

produttori di automobili nei riguardi della distribuzione territoriale dell'industria dell'indotto, portando eventualmente ad una intesa tra i produttori stessi presenti sul mercato.

In questo senso un'ultima domanda. Ci sono due tipi di esperienze a proposito dell'industria dell'indotto: l'esperienza della Fiat, cui ha fatto riferimento il dottor Luraghi quando ha detto che i produttori erano più o meno legati alla Fiat, e l'esperienza dell'Alfa Romeo che non ha seguito questa linea. Vorrei, quindi, chiedere, dal punto di vista tecnico, quali sono le conclusioni che il dottor Luraghi trae da questa situazione.

Un'ultima osservazione che riprende un quesito sollevato dall'onorevole Leonardi, rimasto senza risposta. Preso atto della economicità dello stabilimento dell'Alfa Sud e preso atto che il discorso sulla economicità riguarda soprattutto la dimensione finanziaria dell'impresa, si chiede se questo problema verrà risolto dall'Alfa Romeo all'interno del gruppo IRI e se questa soluzione sia considerata giusta e razionale.

LURAGHI. Qui bisogna vedere che cosa si intende per industria di montaggio. Una fabbrica di montaggio solitamente è quella che riceve parti già costruite di motori smontati, parti di carrozzeria ed altri accessori e provvede al loro montaggio finale presentando un autoveicolo non da essa costruito. Una fabbrica di costruzioni automobilistiche è, invece, quella che costruisce da sé tutte le parti meccaniche, partendo dai greggi e dalle lamiere per arrivare alla definitiva fase di completamento delle operazioni meccaniche e di carrozzeria. Non c'è vera industria automobilistica che non faccia ciò. Ma posso dire, in proposito, che molte fabbriche americane sono molto meno verticali delle nostre, in quanto possono servirsi di industrie orizzontali specializzate nella costruzione di numerose parti. Noi non abbiamo questa fortuna e dobbiamo provvedere da noi a costruirci tutte queste parti. Per queste ragioni la fabbrica di Pomigliano d'Arco non può essere considerata una fabbrica di montaggio. Gli indici che lei citava non comprovano un fatto di questo genere, perché non comprendono gli uffici di ricerca che, per ragioni evidenti, rimangono concentrati in un posto solo. Anche gli indici del fatturato *pro capite* che lei citava sono incompleti perché al numero dei dipendenti che risiederanno a Pomigliano d'Arco bisogna sommare quegli altri che lavorano nel gruppo Alfa Romeo al di fuori della fabbrica

come, ad esempio, coloro, sia al nord che al sud, che sono stati compresi nella organizzazione di vendita e di assistenza dell'Alfa Romeo. Inoltre vi è da tener conto della progettazione e della sperimentazione di base. Naturalmente questi non figurano tra i dipendenti direttamente impiegati a Pomigliano d'Arco.

Nei confronti bisogna star attenti ai numeri dai quali si parte. Per esempio, guardi un caso tipico: riferiamoci al bilancio 1967, l'ultimo che abbiamo, della Fiat; il fatturato per dipendente risulta di 8,2 milioni. Noi ora abbiamo un fatturato di quasi 12 milioni per persona; si direbbe una situazione migliore; ma è diversa la posizione nella quale ci si trova perché la Fiat ha molte maggiori attività non direttamente automobilistiche che hanno valori aggiunti del tutto diversi.

Per quello che riguarda ancora il problema grosso che preoccupa in modo particolare i napoletani, cioè il fatto che l'Alfa Sud non si rivelerebbe quella industria motrice di cui si era detto, in quanto essa determinerebbe una domanda insufficiente rispetto a quanto era stato previsto, voglio far rilevare che non ho mai detto cose diverse da quelle che sto dicendo in questo momento e che ho anche scritto. E non so sulla base di quali informazioni si possa dire che è stato alterato il concetto di partenza. Il concetto di partenza era quello tante volte ripetuto: volevamo fare una fabbrica automobilistica a Pomigliano: ed è noto quanto mi sia battuto su questo. Tale fabbrica viene costruita coi mezzi più moderni di cui si può disporre e per produrre quei tipi di automobile che si ritengono vendibili nei quantitativi programmati: nessuno può garantire che in avvenire non si possano trovare mezzi per fare le automobili in modo diverso, come non si può escludere che per ragioni eccezionali si presenti un mercato del tutto diverso da quello studiato. Ma tutto questo non riguarda la nostra volontà che rimane quella di sempre. Non c'è assolutamente ridimensionamento di progetti. Mi farà molto piacere, onorevole Scotti, se lei vorrà venire a visitare i nostri uffici, in modo che io possa farle vedere tutti i progetti dall'inizio, cioè dai primi schemi agli attuali. Vedrà che non c'è niente di ridotto. Anzi, semmai, stiamo pensando di avviare nel sud alcune produzioni sulle quali avevamo dubbi in partenza.

Questa è una iniziativa veramente importante e nuova; quindi una certa elasticità di adattamento alle circostanze che via via si presenteranno bisognerà averla. Però io le ripeto in modo tassativo: questo è uno stabili-

mento in costruzione che nasce come noi avevamo detto che sarebbe nato.

Non abbiamo mai detto che avremmo fatto le progettazioni in mezzo al campo di aviazione di Pomigliano! Dobbiamo progettare dove abbiamo gli uffici studi. Non potevamo certamente dire che avremmo venduto le macchine senza poter contare su un'organizzazione di vendita già efficiente.

La fortuna di Pomigliano è proprio quella di avere un'Alfa Romeo, con tutti i suoi tecnici, la sua esperienza, il suo nome, il suo prestigio e la sua organizzazione che porge il suo aiuto su un bel piatto d'argento all'Alfa Sud! Perché, senza questo aiuto chi avrebbe potuto far nascere un'industria nuova di questa complessità nel Mezzogiorno?

Quindi è solo in questi termini che va inteso il fatto che a Milano possano rimanere determinati uffici.

Mi è stato chiesto molte volte: ma l'ufficio acquisti? L'ufficio acquisti sarà a Napoli, è naturale che sarà a Napoli; però se dovremo comprare lamiere in Giappone o apparecchi in Germania, gli acquisti, per tutti, verranno fatti a Milano. A Napoli ci sarà un ufficio acquisti per tutto quello che riguarda il Mezzogiorno, per tutti i materiali per cui una presenza e un contatto coi fornitori sono necessari.

Poi c'è un minimo di efficienza che ci costringe alla unione. Sarebbe curioso che ci fossero due Alfa Romeo!

Il vantaggio di una lunga esperienza va all'Alfa Sud, come all'Alfa Nord vanno i vantaggi di una maggior dimensione. È l'unione degli sforzi che permetterà una sana attività industriale comune.

Io non ho capito la domanda relativa all'economicità...

SCOTTI. Si è detto questo: il problema non è tanto nell'economicità degli impianti quanto nell'economicità dell'impresa nel suo complesso. Ci si chiedeva se la dimensione complessiva dell'Alfa sia sufficiente. Questa fa parte di un gruppo integrato; cioè ci sono problemi di fusione, di concentrazione. Voi dite: noi siamo all'interno di un gruppo, facciamo parte di un gruppo integrato e ci avvantaggiamo per una serie di problemi. Per esempio, oggi, una ricerca integrata fra voi e la Finsider porta ad alcuni risultati abbastanza interessanti.

La domanda di Leonardi era se, in base alla sua esperienza, può dirci quali sono i dati positivi e i dati negativi dal punto di vista dell'integrazione tecnica e finanziaria.

LURAGHI. Il fatto di far parte del gruppo IRI rappresenta per noi un enorme vantaggio, sia per il prestigio, anche internazionale, che ce ne deriva, sia per il fatto proprio di sentirci parte, ognuno di noi singolarmente, di un grande gruppo. Vi siete mai domandati perché un dirigente dell'IRI, che è messo a contatto continuamente con dirigenti dell'industria privata, pagati assai meglio, continua a rimanere all'IRI?

Ad esempio l'Alfa Romeo ha dei progettisti che verrebbero portati via a prezzo doppio, triplo! Ma essi non se ne vanno, perché (e questo è un fatto difficile da tradurre in cifre) fanno parte di un gruppo nel quale c'è il convincimento di non avere un padrone, un padrone inteso nel senso che abitualmente si dà a questa parola; perché sono consapevoli di portare, con la propria attività, un contributo alla comunità e non a beneficio di pochi azionisti, perché sono convinti di far parte di un gruppo che ha la potenza necessaria per affrontare e risolvere tutti i problemi che si presenteranno.

Se scendiamo ad un esame più materiale, più immediato, possiamo dire che l'IRI ci dà i mezzi necessari al nostro sviluppo anche se - soprattutto nel passato - non sono mancate difficoltà, perché il gruppo si trovava impegnato in iniziative che dovevano avere la precedenza. Ma altre facilitazioni di cui si è detto prima, come forniture di lamiera o macchi-

ne a prezzo di favore e così via, questo no, questo non avviene.

Noi non abbiamo, dalle varie aziende dell'IRI, un trattamento diverso dalle altre aziende esterne. Noi ci battiamo per la nostra libertà che ci possa consentire di rivolgerci a fornitori che con l'IRI non hanno niente a che vedere, anzi che sono in decisa concorrenza con l'IRI stesso. Dato che vogliamo questa libertà per ottenere sempre prezzi internazionali, è chiaro che non possiamo chiedere condizioni di favore.

Se, da una parte, abbiamo il vantaggio di partecipare ad un gruppo di grande prestigio, certo d'altra parte qualche volta dobbiamo limitare la nostra libertà di azione, o meglio dobbiamo adeguarla a superiori necessità di gruppo anche se ciò si può tradurre in uno svantaggio immediato per noi. Ma debbo dichiarare per la verità che non sarebbe giusto dire che nel bilancio per vantaggi e svantaggi noi risultiamo sacrificati. Il bilancio è certamente anche per noi positivo.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, mi pare giusto rivolgere un ringraziamento particolarmente caloroso al presidente dell'Alfa Romeo per la chiara esposizione che ci ha fatto e per l'impegno con cui ha risposto alle varie domande postegli nel corso di questo incontro che è stato per noi di grande interesse.

La seduta termina alle 14.