

IV.

SEDUTA DI MERCOLEDI' 16 APRILE 1969

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIOLITTI**

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,45.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, siamo arrivati alla penultima delle nostre udienze conoscitive sul settore automobilistico.

Ringrazio le tre Confederazioni sindacali per il contributo che danno a questa nostra indagine conoscitiva. Ascolteremo oggi il segretario nazionale della FIM-CISL, Macario, e i vicesegretari Cavezzuti e Lizzeri; i signori Boni, Trentin, segretari generali, Fernex e Galbo della FIOM-CGIL, e per la UILM-UIL il segretario nazionale Benvenuto e i signori Guttadauro e Perone. Ho seguito, nel dar conto dei nostri graditi ospiti, l'ordine che normalmente viene seguito quando le tre Confederazioni si presentano nelle trattative sindacali.

Non ho bisogno di ricordare - i colleghi lo sanno, e del resto i nostri ospiti ne sono stati informati - qual è il carattere della nostra indagine. A noi interessa conoscere - dopo aver ascoltato i rappresentanti delle imprese - l'opinione dei rappresentanti sindacali sui diversi aspetti dell'industria automobilistica, sui quali abbiamo già precedentemente indagato (situazione e prospettive di questo settore industriale).

Credo che anche nell'esposizione introduttiva potremo seguire lo stesso ordine col quale ho presentato i nostri ospiti, cui raccomando di attenersi a quei limiti di tempo che per necessità pratiche abbiamo dovuto stabilire.

Daremo luogo quindi, ora, alle esposizioni introduttive, alle quali potranno far seguito le domande che gli onorevoli colleghi riteranno di porre. Do quindi la parola al segretario nazionale della FIM-CISL, Macario, per la sua esposizione.

MACARIO, Segretario nazionale della FIM-CISL. Desidero ringraziarla, onorevole Presidente, dell'occasione che ci viene offerta di parlare, in questa sede, dei più grossi problemi dello sviluppo industriale del nostro paese, e questo non come fine a se stesso, ma in relazione alle esigenze di miglioramento delle condizioni di vita dei lavoratori e del livello di occupazione. La nostra organizzazione considera questi incontri estremamente utili, e quindi ne auspica la continuazione nell'interesse di tutte le parti sociali.

Introduco immediatamente il discorso osservando come l'industria automobilistica abbia assunto grande rilievo nel nostro paese, ed abbia esercitato nel dopoguerra un ruolo del tutto particolare nel suo sviluppo industriale, sia per quanto riguarda gli investimenti che per la produttività e per l'occupazione - quasi triplicata nel settore, mentre la produzione si è più che decuplicata - sia per quanto riguarda la ricerca, sia per gli effetti indotti su tutto il sistema delle infrastrutture e sugli altri settori industriali.

Ricordo che nel corso del 1966 in un documento FIM-FIOM diretto al Ministero del bilancio furono formulate tre domande che sinora non hanno trovato ancora risposta. Le domande erano le seguenti: 1) quale rapporto deve essere stabilito tra lo sviluppo ulteriore dell'industria automobilistica e l'insieme dell'industria meccanica nazionale; 2) quale relazione deve instaurarsi tra lo sviluppo del mercato interno, ed in particolare della motorizzazione privata, e la politica generale dei trasporti e delle comunicazioni; 3) quale atteggiamento si deve assumere davanti alle tendenze obiettive, sempre più pressanti, verso forme di concentrazione aziendale su scala internazionale.

Queste domande, che tra l'altro anticipavano problemi sorti di fatto in seguito (in occasione degli accordi Fiat-Citroën), sono rimaste allora senza risposta, e l'attendono ancora adesso.

Constatiamo pertanto che l'industria automobilistica da sola impiega il 50 per cento delle risorse in investimenti e che tale aliquota tenderà sempre più a dilatarsi, in relazione alle nuove proporzioni internazionali delle aziende.

L'espansione del settore automobilistico tenderà sempre più a rafforzare la caratteristica « monoculturale » della nostra industria con tutte le implicazioni negative facilmente immaginabili.

Di qui la necessità della diversificazione produttiva, fondata sul principio dell'allargamento della base industriale del nostro paese, punto chiave per la soluzione dei problemi dell'occupazione e del superamento degli squilibri territoriali.

La nostra organizzazione è convinta che senza un adeguato controllo sulla localizza-

zione delle nuove industrie non solo non sia possibile tutelare gli interessi di sviluppo delle zone meno favorite, ma nemmeno evitare il dissesto di quei centri che sono oggetto di un eccesso di localizzazioni industriali.

A questa svolta del nostro sviluppo industriale che è la diversificazione, la stessa Fiat potrebbe partecipare in larga misura assumendosi più adeguate responsabilità nella industrializzazione del Mezzogiorno e delle aree sottosviluppate.

A questo riguardo dobbiamo dire che siamo preoccupati di alcune notizie riguardano le opzioni del piano '80, secondo cui, quale conseguenza di una certa incapacità a perseguire gli indirizzi di sviluppo occupazionale testè indicati, si vorrebbe procedere alla terziarizzazione della manodopera preventivamente ad ogni sviluppo dei settori secondario e primario.

Per l'allargamento della base industriale non si tratta di assumere atteggiamenti punitivi verso le grandi aziende, bensì di sollecitarle a partecipare allo sviluppo dei settori nuovi (meccanica strumentale, aeronautica, elettronica, ecc.) da localizzare soprattutto nel Mezzogiorno.

Constatiamo invece da parte degli imprenditori una scarsa « fantasia » in questo campo; le stesse dichiarazioni dell'avvocato Agnelli, fatte in questa sede sullo sviluppo e sugli impegni della Fiat nel sud, risultano estremamente deludenti.

Nello stesso settore automobilistico esistono forti squilibri, per esempio nella modesta dinamica della produzione di veicoli industriali la quale in tutto il mondo ha invece un grande valore propulsivo dell'economia e della bilancia dei pagamenti.

È in questo spirito che noi manteniamo le nostre riserve sull'Alfa Sud, consapevoli che l'industrializzazione del Mezzogiorno va perseguita con tenacia ed impegno ma con indirizzi diversi rispetto a quelli finora adottati.

E vengo alla seconda domanda, cioè, quale relazione deve instaurarsi tra lo sviluppo del mercato interno, ed in particolare tra la motorizzazione privata da una parte, e la politica delle infrastrutture conseguenti alle previsioni di sviluppo dei mezzi di trasporto privati (strade, autostrade, urbanistica, infrastrutture sociali), dall'altra?

Occorre purtroppo constatare che una tale relazione non è mai stata assunta come elemento di base di una politica programmata dei trasporti nel nostro paese: manca addirittura una definizione della politica dei trasporti!

Nel vuoto lasciato dal programmatore si è ovviamente inserita l'azione dell'imprenditore privato, tutta protesa alla espansione del mezzo di trasporto privato, contro lo sviluppo del mezzo pubblico.

Noi riteniamo che il mezzo collettivo di trasporto vada rilanciato, anche per razionalizzare il caotico traffico delle nostre città e delle periferie industriali.

Quale importanza può avere, nella situazione attuale a tutti nota, l'affermazione secondo cui il parco automobilistico dovrebbe passare dagli attuali 8 milioni di unità ai 18 milioni nei prossimi anni? Esistono studi e ricerche tesi a valutare i costi derivanti da un simile incremento del parco automobilistico; costi in termini di viabilità urbana, strade, autostrade, altre infrastrutture, nuova urbanistica, ecc? Si è provveduto a valutare *ex ante* le previsioni di spesa anche ai fini di rilevare le diverse priorità di investimento?

Anche senza le ricerche e gli studi di cui sopra, è facile tuttavia prevedere che le spese di adeguamento del nostro sistema viario ad un parco automobilistico di 18 milioni di vetture circolanti non possono che essere dell'ordine di decine di migliaia di miliardi (mi pare che questo sia già stato constatato qui). Altrettanto è facile prevedere che, rispetto a spese di adeguamento viario di tale entità, risultano chiaramente prioritarie quelle relative ad investimenti sociali, nonché ad investimenti direttamente produttivi o propulsivi dell'occupazione.

Nel campo più specifico dei trasporti non si può non riconsiderare tutta la politica relativa al mezzo pubblico, alle ferrovie ed alla metropolitana.

Venendo a parlare delle concentrazioni aziendali, non solo nazionali ma internazionali, vorrei sottolineare due ordini di problemi: quello politico-economico; quello sindacale e sociale.

Innanzitutto occorre rilevare come, fino a questo momento, le iniziative di concentrazione siano clamorosamente sfuggite al controllo politico del pubblico potere, il quale si è limitato a registrare ed approvare *a posteriori* le decisioni e le scelte operate dagli imprenditori privati. Questo fatto gravissimo mette sotto accusa il pubblico potere che, senza neppure reagire, consente che la programmazione dell'economia e del suo sviluppo venga fatta da privati in contrasto con il piano quinquennale, se non addirittura in derisione dello stesso.

I riflessi negativi di un tale modo di procedere hanno investito anche i sindacati dei

lavoratori, mettendoli di fronte al fatto compiuto e all'amara constatazione della scarsa credibilità della programmazione nazionale. La circostanza mi impone di ricordare che è un diritto dei sindacati essere consultati in anticipo rispetto alle concentrazioni, e non già dopo che esse siano avvenute. I sindacati, a tutela degli interessi dei lavoratori, vogliono garanzie precise sull'occupazione, sulle condizioni di lavoro e sulle libertà sindacali nei luoghi di lavoro.

Troppe volte queste prerogative irrinunciabili sono state manomesse, facendo pagare ai lavoratori il prezzo di operazioni capitalistiche sostanzialmente informate ad esigenze di mera realizzazione e consolidamento dei profitti. Il sindacato è interessato a conoscere in anticipo tutte queste cose, anche per poter esprimere un suo giudizio sulla compatibilità della concentrazione e delle scelte produttive rispetto allo sviluppo programmato del settore.

Né va trascurato che l'internazionalizzazione del capitale può essere anche un modo per sfuggire a responsabilità di ordine sindacale e politico. L'assenza, almeno sul piano europeo, di una adeguata legislazione che regoli questa materia, rende sempre più pressante la definizione di uno statuto della società anonima europea, da realizzarsi con un preventivo concorso di indicazioni e di scelte da parte dei sindacati.

Vorrei anche affermare che le organizzazioni sindacali hanno, al riguardo, il dovere di sviluppare sempre più una incisiva unità d'azione non soltanto a livello europeo, ma anche a livello euro-americano (credo che le ragioni siano ovvie e su di esse non mi soffermo). È per questa via che si realizzano i maggiori successi, non tanto nel contrastare le concentrazioni, spesso inevitabili, quanto nello impedire che esse risultino uno strumento offensivo del capitalismo contro i lavoratori.

L'esperienza Fiat-Citroën è appena agli inizi; attualmente non si registrano effetti negativi direttamente sui lavoratori, ma ciò potrebbe essere dovuto all'alta congiuntura del settore, che attraversa una ulteriore fase di espansione. Sicuramente, anche se sfuggono alla grossa valutazione, sussistono sin da ora effetti negativi sui lavoratori disoccupati del nostro Mezzogiorno, dal momento che sono venuti a mancare in quelle zone i capitali che la Fiat ha destinato ad investimenti all'estero.

Il settore automobilistico, e specialmente la Fiat, presenta gravi problemi di relazioni sindacali. Oltre alle grosse dimensioni

aziendali che rendono di per sé già difficile l'attività dei lavoratori, sono state messe in atto da parte dei dirigenti le politiche anti-sindacali più repressive di integrazione aziendale dei lavoratori. Ne è risultato, come logica conseguenza, che proprio il settore tecnologicamente più avanzato ed evoluto, sia anche il più desindacalizzato con appena il 20 per cento di aderenti sugli addetti.

Mancano, all'interno della maggior parte degli stabilimenti e delle aziende del settore, le più elementari libertà sindacali, nonché quelle forme di tutela dei militanti e delle dirigenze di base che risultano indispensabili allo sviluppo organizzativo ed alla formazione di una coscienza civile e solidaristica dei lavoratori.

In Belgio, in Inghilterra, negli Stati Uniti, in Svezia e in Danimarca, i sindacati beneficiano di sedi nelle fabbriche, di distacchi retribuiti dal lavoro per i membri degli organismi sindacali aziendali, di permessi retribuiti per la formazione sindacale, di forme di tutela per l'esercizio dell'attività sindacale, e via di questo passo; cose che mancano, in gran parte, nel settore dell'auto in Italia (mi riferisco particolarmente alla Fiat).

Per quanto riguarda le condizioni salariali dei lavoratori, non si può non rilevare che i guadagni reali sono largamente insoddisfacenti, anche in relazione agli elevatissimi ritmi di lavoro. È infatti noto che i salari dei lavoratori italiani dell'auto, anche calcolando la cosiddetta parte differita (ferie, gratifica, anzianità, ecc.), risultano fra i più bassi di Europa, area in cui questo raffronto ha un significato, posto che in Europa si esercitano anche il confronto e la competizione delle grandi marche automobilistiche.

Dire che i costi del lavoro nell'industria automobilistica italiana, e più particolarmente della Fiat, sono ormai al livello di quelli francesi, tedeschi o inglesi, non ha grande significato se il dato non viene messo a raffronto con tutta una serie di altri elementi. È noto infatti che in Italia, in percentuale sul salario, vengono versate per contributi assicurativi e previdenziali le più alte aliquote d'Europa, condizione questa che rende perciò ridotta la parte di costo del lavoro destinata a salario per il lavoratore. Si applica, cioè, un criterio di prelievo tipicamente « indiretto » sui salari, del tutto analogo a quello proprio della tassazione italiana, secondo cui le imposte indirette prevalgono di gran lunga, e con palese ingiustizia, su quelle dirette.

Ma quanto pagano per la previdenza e l'assistenza sociale gli imprenditori stranieri di

quei paesi in cui la tassazione diretta prevale invece su quella indiretta? Sicuramente altro denaro che si deve aggiungere ai costi del lavoro calcolati sulla base delle sole imposte sul salario.

Ma c'è di più. Che senso ha un costo del lavoro preso a sé stante, e non riferito invece ad unità di prodotto anche per tener conto dell'intensità della prestazione lavorativa? Un'ora di lavoro che costasse 1.200 lire e desse una resa produttiva di 100 risulterebbe meno cara di un'altra che ne costasse 1.000 con resa produttiva di 70.

In Italia i ritmi di lavoro, e le conseguenti rese produttive, sono elevatissimi, in ogni caso superiori a quelli degli altri paesi. Resta quindi al sindacato un problema da risolvere in conseguenza di quanto precede: operare sul piano europeo per una armonizzazione contrattuale dei salari e dei costi di lavoro in termini reali; il che significa tener conto anche delle prestazioni lavorative e della loro intensità. Non già, per armonizzarle ai livelli più alti dello sfruttamento, bensì per creare condizioni più umane di lavoro nelle fabbriche.

Dal che i lavoratori italiani avranno tutto da guadagnare.

Per ora avrei finito, e rimango a disposizione della Commissione.

PRESIDENTE. Ha ora la parola il rappresentante della FIOM-CGIL, Fernex.

FERNEX, Dirigente nazionale della FIOM-CGIL. Desideriamo anche noi ringraziare, e non certo per pura formalità, il Presidente Giolitti ed i membri della Commissione per l'iniziativa di questo dibattito. Noi riteniamo estremamente importanti i rapporti tra Parlamento ed organizzazioni sindacali ed auspichiamo quindi la continuità di questi incontri.

Premettiamo inoltre di concordare con quanto detto poc'anzi dal collega Macario, perché le sue valutazioni sono frutto di intendimenti comuni alle tre organizzazioni sindacali.

Ci permettiamo di non rispondere puntualmente alle domande poste dal questionario per due motivi: primo, perché sulle singole questioni avremo occasione di soffermarci nel corso della discussione; secondo, perché data la brevità del tempo ci siamo imposta una scelta che è quella di esprimere prioritariamente un giudizio globale sulla industria automobilistica, non solo presa a sé stante, ma nel suo rapporto con l'intero sviluppo economico nazionale e con le prospettive future,

quali si desumono anche dalle relazioni presentate in questa stessa sede dai maggiori esponenti industriali del settore.

Questo discorso lo facciamo dando per acquisiti tutta una serie di dati relativi al settore e che sono largamente noti: vale a dire che l'industria automobilistica italiana ha avuto un fortissimo sviluppo quantitativo e qualitativo (resta quindi da evidenziare, al di là del risultato produttivo, a quali condizioni per i lavoratori è stato possibile raggiungere questi traguardi); che essa è largamente proiettata in una dimensione internazionale; che i tassi di incremento della motorizzazione privata sono tra i più elevati del mondo e che i loro livelli attuali sono ormai non molto distanti da quelli di altri paesi europei; che lo sviluppo dell'industria automobilistica ha esercitato una funzione trainante e moltiplicatrice su altre attività economiche.

Tutto questo è vero, se si prende a sé stante la situazione dell'industria automobilistica, astraendola dal ruolo che essa ha avuto nell'economia nazionale, non tenendo conto cioè del rapporto tra lo sviluppo di questo o altro settore e le esigenze complessive che devono essere presenti a tutti, nel momento in cui si compiono le scelte di politica economica.

Ciò vale tanto più di fronte ad un settore del peso di quello automobilistico, peso, occorre averlo sempre presente, non soltanto quantitativo, ma che deve essere valutato anche in termini di potere decisionale in esso concentrato.

Il nostro discorso, seppure schematico e, di conseguenza, limitato, incomincia quindi là dove gli altri, seguendo una logica puramente settoriale, lo hanno lasciato.

In sostanza, secondo noi, il problema va posto in questi termini: o ci limitiamo a prendere atto che lo sviluppo automobilistico è stato un fattore determinante del tipo di sviluppo generale che è in atto nel paese in questi ultimi quindici anni, o, pur partendo da un dato reale, inquadrando tale sviluppo - soprattutto per il futuro - in quelli che sono gli obiettivi principali in materia di politica industriale ed occupazionale che i lavoratori ritengono validi.

Adottando, ovviamente, questo secondo punto di vista, non si può non tener presenti gli squilibri e le distorsioni che lo sviluppo dell'industria automobilistica - così come si è storicamente attuato in Italia e nel contesto degli specifici problemi del nostro paese - ha portato con sé; distorsioni e squilibri, fra l'altro, la cui consapevolezza è alla base del

ripensamento avvenuto all'inizio di questo decennio circa il tipo di sviluppo in atto nel paese e da cui ha tratto origine l'esigenza di una politica di piano.

In breve almeno tre aspetti di tale realtà vanno richiamati:

Primo. L'obiettivo drenaggio di risorse che si è verificato a favore di questa industria a scapito di altre destinazioni, innegabilmente prioritarie nella presente fase di sviluppo dell'economia del paese; indice non certo episodico è la composizione degli investimenti nell'industria meccanica, che per lunghi anni, e ancora oggi, ha fatto registrare un assorbimento di investimenti nell'industria automobilistica che va da un terzo alla metà di quelli dell'intero settore meccanico; se a ciò si aggiungono quelli indotti nelle varie indennità sussidiarie, si ha la dimensione davvero enorme del flusso di risorse accaparrate dall'automobile.

Secondo. Il troppo rapido e sproporzionato adeguamento della spesa pubblica alle esigenze della motorizzazione privata.

Terzo. La deformazione subita dall'intero sistema di trasporti nazionale, anche per la mancanza di una seria politica dei trasporti ferroviari, per cui il rapido sviluppo della motorizzazione individuale ha semplicemente preso il posto lasciato dalla carenza di adeguati programmi di rinnovamento nel campo dei trasporti pubblici e collettivi, acutizzando tutte le difficoltà (basta pensare ai danni prodotti in termini di risorse sperperate e male impiegate dall'assurda concorrenza tra strada e rotaia o al dramma del trasporto nelle grandi città, e così via).

Certo tutto questo non è avvenuto a caso. È avvenuto nell'ambito di uno sviluppo settoriale non equilibrato, in cui ha dominato il peso dei grandi interessi privati, in particolare del monopolio Fiat.

In sostanza quella che è una logica aziendale, per certi versi ineccepibile, non ha in alcun modo corrisposto, né corrisponde oggi, alle priorità nazionali.

È innegabile, a nostro avviso, che quella che è stata una vera e propria scelta di specializzazione produttiva (ha poca importanza che sia stata tutta voluta o che sia la risultante delle scelte compiute) ha sacrificato e sacrificato la possibilità di raggiungere traguardi più avanzati nei settori fondamentali dell'economia e dei consumi sociali, che definiscono il reale livello di civiltà.

Sarebbe troppo facile a questo proposito contrapporre ai traguardi di motorizzazione privata vantati i paurosi ritardi nella strut-

tura civile del paese nel campo dei consumi primari.

Ciò che in ogni caso va detto, a questo punto, è che nel campo stesso delle scelte industriali registriamo uno squilibrio sempre più accentuato fra lo sviluppo del settore automobilistico e quello di altre branche industriali della metalmeccanica, come ad esempio tutto il comparto dei beni strumentali, dei settori nuovi ad alto contenuto tecnologico, che sono quelli capaci di garantire non soltanto la soluzione degli squilibri ma anche tassi più celeri di reddito e di occupazione, come l'esperienza storica di tutti i paesi industriali ha dimostrato. Con ciò non vogliamo, ovviamente, stabilire una meccanica connessione tra lo sviluppo dell'industria automobilistica e la mancata soluzione dei tanti problemi cruciali in campo industriale e sociale, né sostenere una specie di politica malthusiana o di blocco del settore. Facciamo una questione di priorità e quindi collochiamo l'espansione dell'automobile in rapporto ad altre esigenze, il cui soddisfacimento non può essere compatibile con lo sviluppo indiscriminato di qualsiasi settore, quale risulterebbe dalle singole logiche settoriali.

Oggi la logica settoriale, dominata da interessi privati, prefigura una accentuata specializzazione produttiva nel campo dell'automobile, e di conseguenza postula processi sempre più ampi di concentrazione produttiva e finanziaria anche a livello internazionale. Da qui l'aggravarsi non soltanto dei pericoli connessi a ogni forma di monocultura produttiva, ma di quelli che discendono direttamente dal fatto che le leve decisionali, sull'intero corso dello sviluppo economico, vengono di fatto sottratte ad un controllo nazionale.

D'altra parte una scelta, una volta fatta, ha una sua coerenza inesorabile - ad esempio i 3 mila chilometri di nuove autostrade auspiccate dall'avvocato Agnelli, il rastrellamento di manodopera nel sud e gli enormi costi sociali che si vogliono far ricadere sulla collettività - che porta a predeterminare in una sede assolutamente sottratta ad ogni controllo democratico buona parte di quello che sarà lo sviluppo ulteriore del paese.

Tutto ciò sollecita una profonda revisione, a nostro avviso, degli orientamenti di politica economica, delle priorità di investimento. Vogliamo essere chiari in proposito: non si tratta affatto di bloccare l'espansione dell'industria automobilistica. In una struttura di risorse date si tratta di rivedere la velocità relativa di sviluppo dei vari settori, in modo

da poter raggiungere i traguardi che vengono considerati essenziali e che sono misurabili alla luce dei grandi problemi oggi aperti nel paese: superamento degli squilibri fra nord e sud, sviluppo dell'occupazione industriale, elevamento delle condizioni di vita dei lavoratori e delle masse popolari, raggiungimento celere di uno *standard* minimo di consumi sociali.

Le organizzazioni sindacali dei metalmeccanici hanno più volte insistentemente rivendicato una politica di programmazione dell'industria metalmeccanica, e a questo proposito ci limitiamo a ribadire la validità degli argomenti da noi sostenuti anche presso codesta Commissione parlamentare in un incontro avvenuto circa un anno fa, e sui quali torneremo nel corso di questo dibattito.

Prima di concludere, vogliamo richiamare il fatto che ci siamo astenuti, in questa prima sommaria presentazione delle nostre posizioni, dall'affrontare un tema che per il sindacato è essenziale e primario, quello delle condizioni di vita e di lavoro dei lavoratori dell'industria automobilistica, nonché quello dello stato dei rapporti sindacali e del rispetto dei diritti dei lavoratori sui luoghi di lavoro.

È un tema decisivo, che deve essere presente nel momento in cui si compie una valutazione della situazione esistente e delle prospettive future. Ne ha parlato Macario, e da parte nostra ne parleremo nel corso del dibattito, anche perché lo consideriamo motivazione non secondaria del tipo di sviluppo produttivo realizzato, se è vero, come è vero, che in questa materia è difficile vantare dei primati per il livello della condizione dei lavoratori.

PRESIDENTE. Ha la parola il segretario nazionale della UILM-UIL, Benvenuto.

BENVENUTO, Segretario nazionale della UILM-UIL. Signor Presidente, onorevoli deputati! La UIL vede e valuta positivamente questo incontro. Noi riteniamo che gli incontri con il Parlamento, e anche con il Governo, rientrino in una nuova ottica che porta a valutare l'azione dei sindacati non più in riferimento al solo aspetto contrattuale, ma dà al sindacato, e riconosce ad esso, una funzione diversa, più ampia. Noi ci auguriamo che questo incontro non rimanga un episodio isolato, ma invece costituisca la premessa per una serie di incontri che valgano a far luce sui problemi economici del nostro paese, soprattutto su quelli della occupazione. Occorre che questo grosso problema dell'occupazione, con tutti gli squilibri ad esso connessi, vada

affrontato concretamente, anche per evitare il verificarsi di alcuni recenti avvenimenti come Avola e Battipaglia.

Venendo all'argomento dell'incontro odierno, possiamo fare due osservazioni preliminari: la prima riguarda la ripresa da cui è oggi contraddistinta nel nostro paese l'industria automobilistica, che, superato il periodo della congiuntura sfavorevole, ha realizzato indici di incremento secondi solamente all'industria giapponese.

La seconda osservazione è che la produzione italiana del ramo si esprime in un elevato grado di concentrazione: basti pensare che la Fiat monopolizza, da sola, quasi l'82 per cento della produzione nazionale.

Partendo da queste due osservazioni possiamo dire che le prospettive future consentono di dare un giudizio ottimistico sulle ulteriori possibilità di sviluppo della nostra industria automobilistica: ed infatti la realizzazione di importanti accordi per la conquista di alcuni mercati sottosviluppati dal punto di vista dell'industria automobilistica, o addirittura vergini, quali Spagna, Jugoslavia, Polonia, URSS, Marocco, Sud America, la conclusione di alcuni accordi a livello europeo, come quello raggiunto fra la Fiat e la Citroën, alcune recenti iniziative di arricchimento della presenza dell'industria a partecipazione statale (Alfa-Sud), le tensioni sociali e la inarrestabile aspirazione all'automobile come bisogno irrinunciabile derivante dalla spietata logica dei consumi, costituiscono i supporti economici e sociali che giustificano, ancor prima che in valori statistici, le prospettive di sviluppo che gli economisti e gli industriali assegnano, sia pure in termini più o meno cauti, a questo settore.

È senz'altro difficile per gli operatori sindacali dare indicazioni sufficientemente precise su come, nell'arco dei prossimi dieci anni, si qualificherà la domanda e quindi la produzione di automobili. È invece possibile rilevare le tendenze che si verificheranno e potranno ancora verificarsi nei prossimi anni, nel quadro di una logica previsione che possiamo così riassumere:

- lento sviluppo della domanda nei paesi tradizionalmente produttori;

- graduale trasformazione dell'industria di montaggio in una vera e propria industria automobilistica integrata, nei paesi in corso di sviluppo;

- creazione e sviluppo di fabbriche di automobili nei paesi dell'Europa dell'est, con l'aiuto di compagnie automobilistiche dell'Europa occidentale;

- costante mutamento geografico nella produzione automobilistica mondiale, condizionato dalle tendenze più sopra menzionate;

- rafforzamento degli scambi commerciali, soprattutto di pezzi staccati, tra i paesi tradizionalmente produttori, e rapido aumento delle esportazioni giapponesi nel mercato del Pacifico;

- più ampia concentrazione dell'industria, e conclusione di contratti di cooperazione tecnica e commerciale;

- continui cambiamenti nelle tecniche di produzione, come fattore di incremento della produttività;

- intensificazione degli sforzi nel campo della ricerca, con radicali innovazioni tecnologiche destinate a mantenere alto il livello delle vendite con sostituzione dei vecchi veicoli;

- interdipendenza della domanda con le influenze economiche e le misure congiunturali;

- favorevole evoluzione del rendimento finanziario con fluttuazioni dell'elevato livello degli utili.

Rilevate queste tendenze, a giudizio della UILM occorre esaminare in una prospettiva più ampia i problemi dell'industria automobilistica, collegando le domande contenute nel questionario non solamente ad aspetti economici, ma anche a tutte le implicazioni di carattere occupazionale e sociale che ne conseguono e che troppo spesso si è portati a sottovalutare in una logica ancora legata ad egoistici criteri di produttività e di profitto.

Per tale motivo la UILM ritiene che debbano essere fatte le seguenti osservazioni:

1. - *Problema dell'occupazione.* — Lo sviluppo dell'industria automobilistica è avvenuto in Italia in modo disorganico, senza alcuna politica di intervento o di condizionamento da parte dello Stato, che ha assistito passivamente al trasferimento di decine di migliaia di lavoratori dal sud al nord con la formazione di zone di congestione industriale ad alti costi sociali (case, strade, scuole, ecc.) e con la conseguente creazione di profondi squilibri nelle zone di provenienza, scadute a livelli di degradazione sociale.

Tale politica, al di fuori di ogni logica programmata, si è concretata negli ultimi anni nella creazione di nuovi stabilimenti automobilistici del nord (Lancia di Chivasso, Alfa di Arese e Fiat di Rivalta), senza che per il Mezzogiorno fossero prese iniziative trainanti per lo sviluppo di una serie di industrie indotte.

Tale sviluppo dell'occupazione, di per sé non negativo, lo diviene se si considera che per il movimento sindacale la occupazione deve rappresentare un fatto non solo quantitativo ma anche qualitativo, tale cioè da non creare squilibri ed ulteriori ingiustizie tra nord e sud.

2. - *Ritardi ed insufficienze della programmazione Alfa-Sud.* — Ad avviso della UILM, l'industria automobilistica rappresenta la dimostrazione della insufficienza della politica di programmazione. L'accordo tra Fiat e Citroën, il fallimento della politica dei poli di sviluppo, la stessa Alfa Sud sono avvenuti al di fuori della logica delle previsioni e degli indirizzi della programmazione.

Il problema della industrializzazione del Mezzogiorno, il grosso debito che lo Stato ha nei confronti della parte meridionale del paese, doveva trovare già nel passato una sua precisa risposta.

I problemi occupazionali, che hanno avuto anche recenti, drammatiche testimonianze, non possono essere risolti con le « fumate » sull'orizzonte degli anni '80. Occorre un serio impegno dello Stato e delle aziende a partecipazione statale che superi la logica delle industrie di base per realizzare iniziative trainanti che stimolino e costringano l'industria privata ad investire anche al sud.

In tale quadro, l'Alfa Sud rappresenta un fatto positivo, che la UILM si augura non rimanga isolato o addirittura in contraddizione rispetto agli obiettivi per cui essa è stata creata. Al di là, infatti, delle valutazioni discordi sulla competitività dell'Alfa Sud, esistono delle valide ragioni sociali che, ad avviso della UILM, consentono di concordare su tale realizzazione. Occorre, però, che gli impegni occupazionali vadano mantenuti con la utilizzazione di mano d'opera locale e con la creazione di industrie collaterali che possano, anche se in parte, risolvere i grossi problemi sociali esistenti in quella zona.

Va anche considerato che proprio per le tendenze ricordate all'inizio della presente relazione l'Alfa Sud dovrebbe poter contare su di un mercato più ampio di quello attuale, introducendo una serie di ardite innovazioni tecnologiche con la realizzazione di vetture di media cilindrata.

Il terzo gruppo di osservazioni si riferisce al problema connesso alla politica dei trasporti.

Nel quadro di una visione meno settaria e corporativa del nostro sistema economico, occorre fare alcune osservazioni anche sul

tipo di politica dei trasporti che è stato seguito nel nostro paese e che in futuro indubbiamente rappresenterà un elemento di notevole condizionamento sul grado di sviluppo dell'industria automobilistica.

Si è infatti realizzata in passato una politica contraddittoria nel campo dei trasporti che ha portato a realizzare iniziative frammentarie, spesso alternative e, comunque, quasi sempre secondo un'ottica miope.

Da un lato, infatti, si è sviluppato un grosso impegno economico con il miglioramento della rete stradale e con la costruzione di un'ampia rete autostradale, dall'altro si è invece insistito con una serie di *verboden*, di criteri punitivi che attraverso un aggravamento fiscale hanno reso ancora più drammatica la condizione di vita nelle città e nel paese tutto intero.

Si è anche voluto creare un falso dilemma tra strada e rotaia, mantenendo nei confronti della strada, per proteggere le ferrovie, una assurda legge che limita i pesi per carichi assiali per i soli autotrasporti nazionali.

Ad avviso della UILM il problema va posto in termini e con soluzioni completamente diversi. Occorre realizzare nelle grandi città delle efficienti reti metropolitane, bisogna migliorare e risanare le aziende di trasporto municipalizzate, occorre infine specializzare le ferrovie per raggiungere una utilizzazione differenziata ed articolata dei vari mezzi di trasporto che sostituisca alla politica dei divieti la politica degli incentivi.

Altro grosso gruppo di problemi è quello rappresentato dalle questioni sociali. Dobbiamo infatti rilevare che l'enorme sviluppo della produttività dell'industria automobilistica ha determinato enormi costi e sacrifici ai lavoratori.

Se si pensa ad esempio che alla FIAT si è passati dalla produzione *pro capite* di due macchine nel 1952 alle undici del 1966, se si ricorda il ricorso indiscriminato agli straordinari o alla cassa integrazione (come abbiamo modo di verificare ogni fine anno), se si considera come e quanto siano aumentati i ritmi di lavoro, si deve ammettere che il costo sociale dell'industria automobilistica è stato notevole e che l'espansione è avvenuta tutta a spese dei lavoratori.

Ad avviso della UILM tutto ciò impone la realizzazione di una politica sindacale che investa tale situazione, con la realizzazione di contratti che, in un armonico quadro europeo, consentano di ottenere il salario annuo garantito con contenuti monetari notevolmente avanzati.

Si può ora rispondere alle altre domande poste dal questionario.

Indubbiamente l'avvenire e la sopravvivenza dell'industria automobilistica sono strettamente connessi alla competitività, non necessariamente alla concentrazione. Più che alla fusione delle aziende, ad avviso della UILM, si arriverà ad una collaborazione nel campo delle ricerche, alla concentrazione delle risorse finanziarie, alla realizzazione di accordi di mercato con la costituzione di comuni reti di distribuzione e di servizi commerciali.

Tali forme di intesa non dovranno necessariamente portare alla concentrazione delle aziende di certe dimensioni (oltre i 250 veicoli prodotti), che invece, attraverso un autonomo sforzo di tipizzazione della propria produzione, potranno ancora trovare un proprio spazio nel mercato europeo e mondiale.

Tali osservazioni ci debbono portare a ritenere superate le concentrazioni orizzontali che rappresentano un aspetto anacronistico di arretratezza industriale.

La presenza di una concentrazione orizzontale, con un unico centro di ricerca, porterebbe ad una assurda e rigida centralizzazione tale da eliminare ogni possibilità di ricerca autonoma con la realizzazione di un regime di monopolio chiuso ad ogni politica di rinnovamento.

Per quanto invece si riferisce alle ultime domande contenute nel questionario, la UILM ritiene, rinviando per maggiori particolari alla documentazione disponibile, che, mentre non si può parlare di presenza dell'industria europea in America o di effettivo pericolo della concorrenza giapponese, esistono grosse preoccupazioni per il peso che via via sta raggiungendo in Europa l'industria americana la quale copre circa il 30 per cento della produzione comunitaria.

PRESIDENTE. Ringrazio vivamente tutti gli intervenuti. Passando alla fase delle domande, si sono già iscritti a parlare i colleghi Alesi, Servello, Compagna e Libertini. Dal momento che oggi abbiamo tre interlocutori, ritengo sarebbe opportuno, contrariamente a quanto è avvenuto nelle nostre precedenti riunioni, che alle domande formulate venisse risposto complessivamente, cioè ciascuna domanda abbia tre risposte, quante sono le organizzazioni rappresentate.

ALESI. Per quanto riguarda il controllo sulla localizzazione dell'industria automobilistica, vorrei qualche maggiore chiarimento

sui motivi per i quali si ritengono deludenti le dichiarazioni del presidente della Fiat circa l'espansione al sud di quella società, se è vero che si prevede l'occupazione di circa 40 mila persone (come ha annunciato la televisione alcune sere fa). Noto inoltre una contraddizione tra le riserve espresse dai sindacati nei confronti dell'Alfa Sud e l'ultima relazione della UIL in cui delle riserve sono poste, ma con tutt'altro significato.

Seconda domanda: che significato ha parlare di sviluppo programmato dei trasporti, parlare della produzione automobilistica e porsi degli interrogativi sulle strade alla ricerca di un auspicato ampliamento del mezzo pubblico, per arrivare magari ad una diminuzione della utilizzazione privata dell'automobile e quindi ad un negativo riflesso sulla occupazione?

Ho sentito con molto piacere parlare di società anonime europee. È una delle domande che ho posto all'avvocato Agnelli già in questa sede, ma la risposta è purtroppo che manca, allo stato attuale, una normativa che consenta di creare questo tipo di società europea. La normativa manca, ma sarebbe bene sollecitarla.

Su altri punti vorrei avere chiarimenti, come, per esempio, questa scarsa affluenza dei lavoratori dell'industria automobilistica nel sindacato. Mi è sembrato, infatti, di capire che solo il 20 per cento dei lavoratori della categoria sono iscritti ai sindacati. E scusate la puerilità della domanda: a vostro giudizio, questa scarsità di adesione è dovuta ad una forma di ostruzionismo delle direzioni dei complessi aziendali, oppure a disinteresse dei lavoratori? La domanda ha un suo valore, perché se il fenomeno è dovuto ad ostruzionismo, possiamo muoverci, ma se è dovuto al secondo motivo, vi si potrebbe porre rimedio solamente con la obbligatorietà della iscrizione.

MACARIO, *Segretario nazionale della FIM-CISL*. Non vogliamo l'obbligatorietà.

ALESI. Devo inoltre ricordare che quando, per il fenomeno congiunturale di qualche anno fa, fu messo un freno all'espansione del consumo delle automobili, e quindi si produsse una forma di disoccupazione pesante, furono proprio i sindacati a chiedere l'abolizione delle norme restrittive - assieme ai datori di lavoro - mi pare al Ministro Colombo, e la dichiarazione di annullamento del provvedimento congiunturale sulle automobili fu appunto motivata con le esigenze occupazionali del settore.

Un altro interrogativo, circa il pericolo delle concentrazioni orizzontali. Sono d'accordo sull'esistenza del pericolo, ma una frase mi ha colpito: quella relativa al settore della ricerca. È proprio in quel settore che forse incide maggiormente la concentrazione orizzontale per una minor spesa e una maggiore possibilità di ricerche. Noi sappiamo - ne abbiamo parlato più volte - quali siano i costi della ricerca, e mentre sono d'accordo sul pericolo della concentrazione negli altri rami, vorrei qualche chiarimento sul settore della ricerca nel quale, invece, vedrei favorevolmente la concentrazione orizzontale agli effetti di maggiori disponibilità e quindi di migliori risultati.

PRESIDENTE. L'onorevole Alesi ha proposto un certo pacchetto di domande, distribuite fra i vari interlocutori. Penso sia bene seguire, nelle risposte, lo stesso ordine delle esposizioni.

MACARIO, *Segretario nazionale della FIM-CISL*. Per quanto riguarda la localizzazione nel sud, ho definito deludenti le dichiarazioni dell'avvocato Agnelli in questa Commissione, nel senso che anche la realizzazione dello stabilimento di Bari non dà una risposta ai 15 mila che vengono assunti a Torino. Questa è la mia critica: non dà una risposta a quello che è un problema fondamentale per risolvere da una parte la questione dell'occupazione, e dall'altra quella della eliminazione della prevalente monocultura industriale nel nostro paese. Così come nel settore dell'automobile, per le attività dirette ed indirette si sono create molte centinaia di posti di lavoro e perciò noi riteniamo che sia possibile realizzare qualche cosa di analogo - se non perfettamente corrispondente - in altri settori di attività, per esempio, nel settore del macchinario industriale dove sono in atto tentativi più o meno felici, ma abbastanza isolati.

Il problema è di dar vita ad iniziative industriali che realizzino almeno un fatturato di alcune centinaia di miliardi. Così, per quanto riguarda l'aeronautica, ancora non è possibile intravedere un futuro sviluppo di questa attività, uno sviluppo adeguato alla importanza di questi mezzi di trasporto. In questo senso noi diciamo che non sono state date risposte adeguate al problema della localizzazione industriale. Noi riteniamo invece che almeno in alcune (purtroppo poche) zone - mi riferisco soprattutto a Torino e Milano - ogni nuova iniziativa industriale di un certo livello debba essere sottoposta a preven-

tivo controllo pubblico. Il CIPE, infatti, dovrebbe decidere l'autorizzazione per le nuove iniziative industriali, se non si vuole provocare l'aggravarsi di tutta una serie di fenomeni sociali negativi attualmente già in atto in modo particolare, ripeto, a Torino e Milano.

Per quanto riguarda l'Alfa-Sud si è voluto vedere una contraddizione di cui io non ho colto la sostanza. Infatti noi abbiamo semplicemente detto che l'Alfa-Sud non rappresenta certo una scelta ideale e che, trattandosi dell'unico pollo da mettere in pentola l'immaginazione avrebbe dovuto mettersi in moto per tempo, per realizzare un'iniziativa maggiormente rispondente allo scopo.

Relativamente al problema del mezzo pubblico, io non ho inteso proporre delle controindicazioni, perché oggi come oggi è evidente che non si può chiedere al settore automobilistico di fare macchina indietro. Però, quali problemi pone questo tipo di espansione? Io credo che non ci siamo soffermati con sufficiente attenzione a considerare le conseguenze derivanti dall'aumento da 8 a 18 milioni di mezzi di trasporto. Ritengo anche che, in questa stessa Commissione, abbia suscitato una certa impressione la dichiarazione dell'avvocato Agnelli il quale ha sottolineato la necessità di 9 o 10 mila miliardi di investimenti per le autostrade. Ma, e tutto il resto? Siamo in tempo di programmazione, siamo in una fase di messa a punto di tutta una serie di indirizzi di cui noi stessi sindacati siamo portatori, perciò miriamo a costruire un ordine di priorità realistico, che non smentisca le buone intenzioni come invece spesso accade.

Per quanto riguarda la società anonima europea, entro in argomento con una certa malizia, perché mentre ci si sofferma sui possibili effetti finanziari, industriali, ecc., altrettanto poco si pensa ai problemi sociali ad essa connessi. Sarebbe invece opportuno a tale proposito porre delle precise condizioni, come ad esempio il riconoscimento dovunque delle libertà sindacali. Siamo a conoscenza di situazioni particolarmente gravi: una società italiana, per esempio, che in Italia pratica una politica aperta, nella sua filiale in Columbia sappiamo che si comporta in modo addirittura reazionario. Sembra addirittura che la Fiat in Argentina, oppure in Sudafrica, dove lavora con altre firme internazionali, si comporti assai male!

Quindi, poiché il Parlamento italiano non potrà essere estraneo alla normativa, ormai imminente, della società anonima europea,

sottolineiamo la necessità che anche in questa sede si tenga conto delle esigenze del sindacato, in modo da evitare una condizione privilegiata al capitale, che, operando su fronti diversi e mettendo i lavoratori di un paese contro quelli di un altro, altro non farebbe se non i propri interessi.

Per quanto riguarda la cifra del 20 per cento degli iscritti, devo dire che questo discorso riguarda soprattutto la Fiat, e non l'Alfa Romeo, per esempio. Inoltre non si tratta, e sarebbe ben strano, di un ostruzionismo operato dai lavoratori nei confronti del sindacato; bisogna piuttosto precisare che esistono dei fenomeni di tipo particolare che il sindacato non incontra solitamente nel resto del paese, ma che si verificano esclusivamente in particolari condizioni di lavoro ed ambientali come quando, ad esempio, il 60 per cento dei lavoratori non risiede sul luogo di lavoro. In nessuna altra industria italiana è così palese l'interferenza della direzione del personale, e certamente possiamo dire che il settore industrialmente più avanzato in Italia è quello sindacalmente più arretrato.

Si tenga anche presente che alla Fiat esiste una grande quantità di lavoratori emigrati i quali, oltre agli altri, hanno anche il problema della sistemazione familiare, e il fatto che manchi questo primo elemento di integrazione che è il sindacato, aggrava, secondo noi, la situazione sociale generale. Quindi il problema immediato che si pone è il superamento di questa situazione.

PRESIDENTE. Sulla domanda possono rispondere anche altri.

SERVELLO. Forse è opportuno che alle domande da noi poste risponda un solo sindacalista, salvo poi, qualche aggiunta necessaria degli altri.

PRESIDENTE. È evidente che non si deve ripetere quello che già è stato detto.

BONI, segretario nazionale della FIOM-CGIL. Per quanto riguarda la valutazione degli investimenti fatti al sud dalla Fiat, noi, se non li qualificiamo deludenti, li dichiariamo insufficienti. Perché, a quanto risulta, a tutt'oggi le iniziative in atto sono: 1) il nuovo stabilimento di Bari con una occupazione prevista di 2.200 operai; 2) la Sicilfiat di Termini Imerese per il montaggio di 50 mila vetture medie e piccole, e un'occupazione non ancora colcolata, ma che può aggirarsi sui

4-5000 operai. Queste sono, al momento, le iniziative concrete della Fiat nel Mezzogiorno. Si è parlato di altri inserimenti, ma sono allo stato di progetto, e comunque non ancora ufficiali.

ALESI. Bisognerebbe allora dire alla RAI-TV di essere più precisa nelle indicazioni.

BONI, *segretario nazionale della FIOM-CGIL*. Ho citato notizie come risultano al momento attuale. Voglio aggiungere anche che si è rivelato insufficiente, ed oggetto di notevoli critiche, anche un altro tipo di investimento, quello di iniziativa Fiat-industria di Stato, come per esempio lo stabilimento di Reggio Calabria, che occupa pochi operai. Quindi non ci sembra che si possa parlare di impegno meridionalistico della Fiat nello sviluppo dell'economia e della società italiana.

È qui voglio sottolineare un aspetto già toccato da Macario, il problema della società europea. Considero con largo scetticismo la possibilità per la società europea di essere strumento di coordinamento delle iniziative imprenditoriali industriali, anche nell'ambito dello stesso Mercato comune. Io non credo che questo risulterà uno strumento valido perché con esso soltanto si accentuerà sul piano della politica generale un certo determinato indirizzo dello sviluppo del MEC per esigenze di libera circolazione dei capitali e della mano d'opera e si consoliderà l'impressione di sviluppo imprenditoriale, senza risolvere i problemi di fondo che sono alla base della crisi del MEC.

Quindi, come sindacato, siamo notevolmente scettici su questa iniziativa della società europea, che è tuttora oggetto di esame da parte dei sindacati sul piano internazionale.

Sindacalizzazione alla Fiat. Anch'io voglio sottolineare la gravità delle azioni antisindacali, poste in essere alla Fiat particolarmente in un certo periodo: negli anni nerissimi che vanno dal 1950 al 1954-55, con un sistema di attacchi incivili al sindacato. Abbiamo avuto centinaia di licenziamenti di rappresaglia. Possiamo anche affermare che, a tutt'oggi, la libertà del diritto di sciopero alla Fiat è in discussione perché, prima della azione sindacale, c'è ancora un'azione sistematica di pressione individuale da parte dei capi, dei dirigenti aziendali, che condizionano il libero esercizio del diritto di sciopero. Non ho bisogno di insistere su questo punto perché la Commissione potrà attingere alle dichiarazioni rese al Senato, in sede di discussione della legge sui lavoratori, dai rappresentanti

degli operai, che sono stati convocati in quella sede con lodevole iniziativa.

Non mi risulta, almeno per quanto riguarda la CGIL, che i sindacati avrebbero chiesto l'abolizione dei provvedimenti restrittivi del 1963-1964 sulla vendita delle automobili.

Un'altra considerazione per quanto riguarda il problema della ricerca. Nessuno disconosce l'importanza che ha la ricerca tecnologica per lo sviluppo automobilistico; ma contemporaneamente bisogna dire che la ricerca della Fiat è volta soltanto in quella direzione, anche se formalmente essa presenta programmi addirittura per quanto riguarda le ricerche cosmonautiche (progetto « Eldo »). La ricerca tuttavia mantiene sempre un determinato indirizzo, fondamentalmente privatistico, sul quale andrebbero posti grossi interrogativi.

BENVENUTO, *segretario nazionale della UILM-UIL*. Per noi è importante risolvere il problema della localizzazione dell'industria automobilistica, ma è più importante sapere come sarà risolto; perché non saremmo soddisfatti di una soluzione che concentrasse tutta l'organizzazione e la produzione in zone privilegiate del nord, creando un ulteriore vuoto ed aggravando le condizioni di altre zone del paese.

Non possiamo valutare negativamente le iniziative della Fiat, che tuttavia sono limitate: è sintomatico che la Fiat prenda delle iniziative per il Mezzogiorno ogni qual volta si verificano determinati avvenimenti. Il primo intervento si è verificato quando si è parlato dell'Alfa Sud: e allora è saltata fuori una serie di investimenti in Puglia e la creazione dello stabilimento di Palermo, che per altro deve ancora essere realizzato.

In questo momento il paese è allarmato da queste nuove iniziative localizzate al nord, con l'assunzione di 15 mila nuovi operai, e allora è sorta l'iniziativa di Bari come ulteriore investimento nel sud. Si tratta quindi di iniziative che valutiamo positivamente ma che sono - dobbiamo rilevarlo - insufficienti; motivo per cui noi diamo un giudizio favorevole sull'Alfa Sud, prescindendo dalle valutazioni economiche che si possono fare su questo insediamento, perché riteniamo che questa iniziativa da parte dello Stato - che è venuta anche troppo tardi - potrà costituire un elemento di tonificazione per Napoli e per una certa area del Mezzogiorno.

Quanto alla osservazione sulla scarsa sindacalizzazione nell'industria automobilistica del nostro paese, rilevo che essa non sussiste soltanto nell'industria automobilistica, ma an-

che in altri settori. Nell'industria automobilistica essa raggiunge punte più elevate alla Fiat, dove purtroppo esistono cinque organizzazioni sindacali, ma si registra - sia pure con percentuali meno stridenti - pure in altre aziende, alcune a partecipazione statale, e con un tasso più elevato della Fiat.

Per quanto riguarda la Fiat, possiamo dire che esistono altri motivi, oltre a quelli già citati, della scarsa sindacalizzazione. È difficile fare dell'organizzazione sindacale in una sezione - come quella di Mirafiori - dove ci sono 40 mila dipendenti. Occorre realizzare assemblee in fabbrica, avere la possibilità di munire i dirigenti sindacali di permessi per partecipare alla vita del sindacato, aumentare la presenza del sindacato stesso, discutere di lavoro, non potendosi svolgere un'azione proficua al di fuori dei cancelli della fabbrica.

Altro problema sul quale volevo soffermarmi è quello relativo a certe preoccupazioni che abbiamo come UILM in merito alle iniziative che sorgono nel sud, ed in particolare all'Alfa Sud. Noi non vorremmo che la politica che la Fiat ha praticato a Torino, di predominio all'interno dell'azienda - e che è stata illustrata al Senato nel corso dell'indagine conoscitiva - praticata poi anche da certe industrie a partecipazione statale, fosse seguita anche dall'Alfa Sud adottando criteri discriminatori nelle assunzioni come purtroppo è avvenuto all'Italsider di Genova.

Ultimo problema è quello della concentrazione orizzontale. Per noi essa comporta dei pericoli anche sul piano della ricerca scientifica. Noi abbiamo presente quanto è avvenuto nel settore della costruzione del materiale ferroviario dove esistono molte aziende, che lavorano però tutte in base a progettazioni uniche predisposte e fornite dal Ministero dei trasporti. I carri ferroviari si fanno solo in base ad uno studio centralizzato del Ministero dei trasporti; e allora è evidente che con la concentrazione orizzontale si corre il rischio di creare delle aziende collegate, una specie di colonizzazione del settore, così come viene rimproverato a certe iniziative che gli americani intendono realizzare in Europa.

Noi pensiamo che il problema della ricerca vada risolto non tanto con concentrazioni di tipo orizzontale quanto istituendo delle forme di collegamento, dei consorzi per i problemi della scienza.

SERVELLO. È stato posto il grosso problema dell'armonizzazione delle politiche sindacali europee ed extra europee, denunciando anche e lamentando l'azione retriva ed anti-

sindacale del padronato. Ebbene, domando ai rappresentanti dei sindacati qui presenti se, prima di pensare ad una armonizzazione internazionale, non sia il caso di riordinare ed armonizzare l'azione dei sindacati all'interno del nostro paese, onde evitare casi di discriminazione intersindacale. In particolare mi riferisco a quanto recentemente è accaduto nel settore dell'automobile, quando a Legnago i rappresentanti del padronato si sono trovati d'accordo con i sindacati qui rappresentati nel respingere la lista della CISNAL, questione che ora si trova davanti al magistrato. Questa è la prima domanda.

La seconda ha un carattere più preciso, e si riferisce a quanto detto dal sindacalista Benvenuto nel suo intervento. Egli nel porre il problema della politica dei trasporti, ha fatto riferimento al tentativo di risanamento delle aziende municipalizzate dei trasporti. Noi, a Milano, abbiamo un'azienda dei trasporti che registra un *deficit* annuo oscillante tra i 15 ed i 17 miliardi; ora trattandosi di un servizio pubblico, è chiaro che i cittadini debbano sopportare certi oneri. Non ritenete comunque che i sindacati dovrebbero premere per una spolitizzazione delle aziende che in modo tanto notevole incidono sul benessere del cittadino, ed i cui oneri ricadono sull'intera collettività?

Passo ora ad un problema di carattere più generale. Tutti i sindacati qui rappresentati hanno denunciato il fallimento della programmazione economica, non rispondendo essa alle reali esigenze ed agli obiettivi verso cui tendeva.

Ebbene, chiedo se nel quadro giuridico attuale il sindacato possa fare più di quanto attualmente fa, oppure se non sarebbe più opportuno modificare il quadro stesso, incominciando a dare al sindacato una veste giuridica, un riconoscimento istituzionale. Chiedo se, nell'ambito della programmazione, non sia il caso di pensare all'istituzionalizzazione della presenza morale e della volontà politica del sindacato, allorché si impostano i destini della complessa vita dello Stato. Ritenete cioè che il sindacato debba rimanere così com'è, oppure che esso debba avere una parte attiva nella vita e nella conduzione dell'azienda? Quando sentiamo parlare di controllo da parte degli enti dello Stato su un organismo così imponente e complesso come la Montedison, mentre i sindacati non hanno uguali possibilità di rappresentanza, questo ci sembra assurdo. Ritenete che si possa in questo modo influire sugli indirizzi e sulle scelte degli organismi economici?

BENVENUTO, *segretario nazionale della UILM-UIL*. Cerco di essere breve. È stato posto il problema della discriminazione. A quanto mi risulta, nelle nostre organizzazioni non sono in atto sistemi discriminatori verso altre organizzazioni sindacali. Per le commissioni interne esistono accordi e norme interne per la presentazione delle liste, e la CISNAL e altre organizzazioni possono presentare le proprie liste, quando tale presentazione è giustificata ed effettuata secondo gli accordi.

Esiste invece un problema più vasto, a livello internazionale, che si rispecchia nelle organizzazioni sindacali nazionali portate ad assumere posizioni diverse nello stretto ambito nazionale, proprio per la loro appartenenza ad organizzazioni internazionali che, per un verso o per l'altro, ripetono un po' la suddivisione del mondo in blocchi contrapposti.

In particolare, la nostra organizzazione sindacale, e non perché voglia rivendicare un diritto di primogenitura, ritiene che non debba esistere alcuna discriminazione verso nessuna organizzazione sindacale, e in tal senso si è anche espressa affinché nel rinnovo degli organismi comunitari, dove è prevista la partecipazione delle organizzazioni sindacali, si superi la vecchia posizione che vorrebbe rappresentate solo la CISL e la UIL.

Per quel che ci riguarda abbiamo formulato, di fronte alla iniziativa Fiat-Citroën, un discorso fra le organizzazioni italiane e francesi al di fuori di ogni appartenenza ad organizzazioni internazionali, per assumere una direttiva unitaria che ci consenta di far fronte ai problemi conseguenti alla concentrazione industriale.

Secondo problema: risanamento delle aziende di trasporto. Sarebbe un discorso molto lungo. Noi riteniamo che le aziende di trasporto debbano essere risanate, ma favorendo e realizzando quelle iniziative che, invece, le amministrazioni comunali non riescono a portare avanti (percorsi preferenziali, isole pedonali, ecc.) affinché i trasporti pubblici siano effettivamente concorrenziali e più vantaggiosi del trasporto privato, in riferimento anche alla realizzazione delle ferrovie metropolitane.

Tanto per fare un esempio, il vecchio programma prevedeva, per le metropolitane, un investimento di 300 miliardi, cifra estremamente piccola rispetto alle esigenze delle nostre città.

C'è poi il grosso problema della programmazione economica, che il sindacato deve pure

affrontare. Non accettiamo il discorso sulla programmazione che preveda solo dei limiti di condizionamento nei confronti dei sindacati: non accettiamo un sistema che non preveda di condizionare pure l'industria privata. E per quanto ci concerne, vediamo con favore la discussione e l'approvazione della legge sullo statuto dei diritti dei lavoratori, che deve servire non tanto di sostegno nei confronti delle organizzazioni sindacali - non abbiamo bisogno delle stampelle - ma a farle entrare di diritto all'interno delle fabbriche, cosicché vengano eliminati quei divieti di accesso che impediscono il libero esercizio dell'azione sindacale. Non vogliamo una legge che stabilisca il tipo di organizzazione dei sindacati, ma piuttosto che elimini i divieti esistenti e consenta al sindacato di esercitare un proprio diritto all'interno della fabbrica.

Infine penso che non sia il caso di dare una risposta in merito all'articolo 39 della Costituzione.

FERNEX, *dirigente nazionale della FIOM-CGIL*. A quanto ha detto Benvenuto aggiungo che i sindacati metalmeccanici sono impegnati, nella piena coscienza dell'importanza e della capacità del movimento sindacale, a difendere le rivendicazioni dei lavoratori di fronte alle grandi potenze del monopolio internazionale, che i sindacati metalmeccanici italiani e quelli francesi sono pronti ad incontrarsi per valutare le prospettive comuni in rapporto al problema della concentrazione Fiat-Citroën; e questa attività proseguirà nelle prossime settimane.

In rapporto al problema della discriminazione, posto dall'onorevole Servello, sento la necessità di precisare che noi facciamo una distinzione fra movimenti sindacali nati dalla Resistenza - fra le forze che si richiamano a quel fatto decisivo della vita nazionale - e le organizzazioni che hanno origini diverse. Questa è una distinzione che noi facciamo al di là del fatto specifico che è stato richiamato.

MACARIO, *segretario nazionale della FIM-CISL*. Due parole per dire che, secondo me, i sindacati vanno prendendo coscienza del fatto che il conflitto industriale non è solo più nell'ambito nazionale, ma si è spostato al campo internazionale, e questo pone seri problemi alle organizzazioni sindacali, e credo che un certo scongelamento rispetto alla situazione del 1948 dello schieramento sindacale consenta di uscire dalla stagnazione passata.

Sta appunto prendendo, secondo me, l'avvio una concentrazione e una maggiore al-

leanza dei sindacati a livello europeo. Per quanto riguarda invece il discorso sulla programmazione, sui sindacati e sui problemi connessi con l'articolo 39, desidero dire solamente una cosa: la programmazione non è una legge, e non è servita assolutamente a niente. Io non credo nelle miracolistiche soluzioni che risolvono tutto, io credo nelle politiche, ed è proprio per sollecitare una determinata politica che noi siamo qui. Noi riteniamo che, in futuro, il rapporto tra programmazione e sindacati sarà totalmente diverso rispetto al passato, ed un esempio lo abbiamo già avuto per quanto riguarda le pensioni.

Ritengo che una delle ragioni del fallimento del rapporto sindacati-programmazione, sia il fatto che tale rapporto si è sviluppato al vertice, in forma più o meno burocratica, mentre i problemi dello sviluppo industriale, dell'occupazione, della diversificazione delle varie zone del paese rappresentano ormai gli obiettivi comuni dell'opinione pubblica democratica che li ha ampiamente accolti, e devono perciò essere trasformati dai sindacati in motivi di azione e di lotta.

La battaglia per l'occupazione, per esempio, si pone ormai in termini di azione sindacale, in termini di pressione delle grandi masse e di scioperi generali. Il nostro paese eviterà il maggio francese soltanto se non farà tutto in una volta lo sciopero generale, e lo prenderà a buone dosi raggiungendo determinati obiettivi. Si tratta di instaurare un nuovo rapporto tra i lavoratori e la classe politica del nostro paese, al fine di modificare profondamente il meccanismo di sviluppo della nostra società.

Noi chiediamo che si avvii la programmazione e non riteniamo sufficiente la presenza di una rappresentanza dei lavoratori nel consiglio di amministrazione di una grande società, perché deve essere il movimento sindacale nel suo insieme capace di apportare un cambiamento profondo nella situazione del paese, mutandone, se necessario, gli indirizzi di politica economica.

COMPAGNA. Desidero porre una sola domanda che, forse, ha il difetto di riferirsi al passato, ma che certamente può essere interessante al fine di individuare certe responsabilità, e quindi riguarda anche il futuro. A proposito dell'azione di ampliamento e decentramento operata in seno all'industria automobilistica dando vita allo stabilimento di Rivalta, distante pochi chilometri da Torino, quando noi prevedemmo le conseguenze

che sarebbero derivate da una simile operazione (conseguenze peraltro verificatesi proprio in questi giorni), ci si rispose che il nuovo stabilimento per forza doveva essere costruito vicino a Torino, perché altrimenti non sarebbe stato competitivo. La domanda che pongo è questa: siamo sicuri che se lo stabilimento fosse sorto, per esempio, ad Avellino, non sarebbe stato egualmente competitivo sul piano internazionale? E se fosse stato egualmente competitivo, perché si è insistito su Rivalta, ben sapendo le conseguenze alle quali si andava incontro?

MACARIO, *Segretario nazionale della FIM-CISL*. Certamente, dal punto di vista della Fial, è più competitivo uno stabilimento situato al nord che uno situato al sud. Il problema è poi di vedere se lo stabilimento è realmente più competitivo dal punto di vista dell'economia generale del paese. Ecco perché ho prima detto che bisogna fare bene i calcoli in anticipo, proprio per seguire una politica economica veramente rispondente agli interessi generali.

Quello che noi poniamo, non è un semplice problema di localizzazione dell'industria automobilistica in questa o in quella zona del paese; noi chiediamo la creazione di centinaia di migliaia di posti di lavoro industriale, al fine di dare una risposta adeguata alla questione della competitività e dello sviluppo dell'industria italiana. Per rendersi conto di quanto un aumento del potenziamento e della competitività sia necessario, basta confrontare la nostra produzione con quella dei nostri diretti concorrenti, l'Inghilterra, la Francia, la Germania e, soprattutto, la Svezia, che ha un'industria metalmeccanica quasi pari alla nostra, pur essendo un paese con pochi milioni di abitanti.

Questo è il problema per molti; e quindi nella misura in cui si affrontano, questi problemi hanno un valore ponderale diverso. Qui abbiamo parlato di investimenti nel settore automobilistico, che sono stati altissimi. Un altro settore che ha avuto investimenti interessanti è stata la siderurgia, mentre la ferromeccanica ha registrato scarsissimi investimenti complessivi.

Noi riteniamo - e certo non è una affermazione demagogica la nostra - che se i lavoratori domani avranno un altro milione di posti di lavoro, occorrerà anche adeguare la classe dirigente, un mercato a disposizione, dei tecnici, lo sviluppo del settore della ricerca in questo campo. E non ci si venga a dire che al momento della congiuntura nega-

tiva noi ci opponiamo alle misure anticongiunturali, perché se altro lavoro non c'è in sostituzione, si fa anche la rivoluzione contro le misure anticongiunturali. Se invece ci sono altri motivi, altri giudizi politici, la cosa cambia.

BENVENUTO, *Segretario nazionale della UILM-UIL*. Rispondo all'onorevole Compagna a proposito del nuovo insediamento della Fiat a Rivalta. Si tratta di una officina di montaggio dove viene utilizzata la produzione centrale delle fonderie; per cui Rivalta rientra nella logica dell'agglomerato torinese che si espande.

L'errore non sta tanto nell'aver fatto una valutazione su Rivalta in sé, quanto nell'aver seguito - questa è la logica di profitto industriale della Fiat - il progressivo espandersi degli impianti accentrando le officine legate da un rapporto di interdipendenza al polo torinese. Non si trattava di costruire una officina a Rivalta o altrove: importava che accanto all'officina di stampaggio vi fosse quella che provvede al montaggio.

Si trattava invece di affrontare, nei riguardi della Fiat, da parte del programmatore, il problema dell'industria automobilistica, e soprattutto in tempo quello della localizzazione dell'Alfa Sud, che a Napoli dovrebbe non solo portare nuovi posti di lavoro, ma quasi un compenso per la mancata ristrutturazione di altri posti con conseguente liberazione di altra manodopera. L'Alfa Sud sarebbe destinata ad utilizzare il lamierino a freddo dell'Italsider di Taranto che troverebbe così una utile e abbastanza prossima collocazione.

LIBERTINI. Al rappresentante della FIM-CISL vorrei ricordare che l'avvocato Agnelli ha ammesso che alla Fiat vi è un *turn-over* di mano d'opera del 10 per cento annuale, cioè il 10 per cento all'anno dei lavoratori Fiat se ne va. È una vera fuga, mentre il dottor Luraghi ci ha detto che all'Alfa questa percentuale è del 5-6 per cento.

Visitando gli stabilimenti Fiat ho sentito dai direttori la stessa espressione: anche là si parla di « fuga » che in certi stabilimenti della casa torinese è di molto superiore al 10 per cento.

Vorrei sapere se le percentuali citate corrispondono alla valutazione della FIM-CISL, e quali sono i motivi di queste situazioni, particolari al nostro paese, dove pure la mancanza di posti di lavoro è notevole.

MACARIO, *Segretario nazionale della FIM-CISL*. A me risulta che queste cifre rispondono a verità; che cioè ci sia un *turn-over* determinato non soltanto da fatti naturali (anzianità, ecc.) ma dalla tendenza, soprattutto nei giovani, di trovare altre sistemazioni. Questo fenomeno presenta diverse motivazioni una delle quali, secondo me, è che alla Fiat i salari non sono così competitivi come solitamente si ritiene, mentre nelle medie e grandi aziende i salari, oggi, sono ugualmente elevati e spesso le condizioni generali sono migliori perché l'attività sindacale ha maggiori possibilità di estrinsecarsi. Riteniamo infine che fra le cause, forse la maggiore, del *turn-over* suddetto si trovino i ritmi di lavoro, sui quali il controllo sindacale - dobbiamo purtroppo confessarlo - è notevolmente limitato.

LIBERTINI. Noi abbiamo udito qui alcune valutazioni dell'avvocato Agnelli sul costo salariale in merito alla catena di montaggio. Vorrei sapere se questi dati corrispondono alle valutazioni fatte dal sindacato. Ci è stato detto, per esempio, che il costo del lavoro per la Fiat è di 1320 lire-ora, comprensivo di tutto, mentre negli Stati Uniti le grandi aziende, come la General Motors, hanno un costo medio orario di 3000 lire, traducendo i dollari nella nostra moneta. In Europa - è stato pure detto - le principali case produttrici in Francia e Germania hanno un costo orario che si aggira sulle 1200 lire; fa eccezione la Peugeot per la quale il costo orario sarebbe di 1600 lire.

Queste indicazioni corrispondono, grosso modo, a quelle dei sindacati? Corrisponde alle vostre indicazioni anche quella di Agnelli, secondo il quale, nella produttività, vi sarebbe una differenza del 10-12 per cento rispetto alle principali imprese americane, mentre vi sarebbe pari produttività con i concorrenti europei?

In secondo luogo, ciò che non è stato ufficialmente chiarito nel corso del colloquio con l'avvocato Agnelli sono stati altri aspetti relativi ai rapporti di lavoro, per esempio il sistema delle riserve lungo la catena di produzione. Ci è stato detto che alla Fiat il rapporto dovrebbe essere di uno su venti, ma che in pratica ciò non si realizza. Negli altri paesi, quali sono realmente, e non solo contrattualmente, i rapporti di rimpiazzo sulla linea di montaggio? In secondo luogo, quali sono le differenze fondamentali, per esempio nel pagamento dei giorni festivi e degli straordinari? Credo che queste valutazioni siano

necessarie ai fini di un confronto che finora non abbiamo avuto modo di fare.

Ho posto una domanda un po' complessa, e so benissimo di non poter ottenere una pronta risposta corredata di tutti i dati, però ritengo sarebbe opportuno, secondo una prassi ormai acquisita, che almeno in un secondo momento giungano alla Commissione i dati richiesti, in modo che si possa avere completa visione di tutti gli aspetti del rapporto.

BENVENUTO, segretario nazionale della *UILM-UIL*. Proprio l'anno scorso si è tenuta una conferenza a livello internazionale sui grandi complessi industriali nel mondo. La conferenza ebbe luogo a Torino, ed in quella occasione potemmo conoscere interessantissimi dati, che però si fermano purtroppo al 1966. Sarà nostra cura far giungere alla Commissione questa voluminosa documentazione in cui sono contenuti utili riferimenti non solo ai raffronti tra le condizioni salariali all'interno di diverse grosse fabbriche, come la Ford e la General Motors, ma anche all'interno di industrie giapponesi ed europee.

Secondo quanto ci risulta, attualmente il costo del lavoro alla Fiat dovrebbe essere di 1200 lire, e non di 1320. Quando si parla di costo del lavoro, e si fanno dei confronti con la situazione europea, bisogna tener presente che sui costi di lavoro incidono notevolmente gli oneri sociali che nel nostro paese sono molto più elevati che non negli altri paesi europei.

In America, per esempio, il guadagno è forse qualcosa di più di 3000 lire l'ora, ma bisogna ricordare che le ultime grosse vertenze, che in quel paese avvengono a livello di grandi complessi, hanno portato ad un ulteriore guadagno di un dollaro all'ora; da noi, in alcuni settori un dollaro è l'equivalente della paga di un'intera ora.

Per quanto riguarda la produttività italiana, che sarebbe secondo le cifre riportate più bassa di quella americana, non siamo d'accordo sul punto conclusivo, perché per esempio la produttività della Fiat è molto elevata, tanto da passare dalle due macchine del 1966, alle attuali undici macchine *pro capite*, anzi credo che oggi sia ancora aumentata.

Bisogna inoltre ancora osservare che mentre fino al 1962 la Fiat ha seguito una politica salariale particolare all'interno del proprio complesso stando molto al di fuori del contratto, dal 1962 fino all'anno scorso ha seguito una politica contrattuale completamente inversa, ed approfittando di una certa situazione economica e della congiuntura, reinse-

rendosi nella vita confindustriale, essa ha realizzato degli ulteriori e sostanziosi risparmi. Quindi il livello salariale dei lavoratori della Fiat non ha subito un notevole incremento dopo il suddetto mutamento nella politica salariale operato dalla stessa Fiat dopo il 1962.

Per quanto riguarda i rimpiazzi nelle catene di montaggio, effettivamente si presentano delle situazioni anomale ed estremamente gravi, ed ogni tanto si verificano vertenze e richieste di passaggio di qualifica, e questo per mancanza di personale, ed anche per una certa visione politica della Fiat che è portata a dare alle catene di montaggio un determinato ritmo di lavoro. I rapporti che abbiamo avuto in merito con i sindacati tedeschi e francesi ci hanno permesso di stabilire l'esistenza di un certo svantaggio per la situazione italiana.

LIBERTINI. L'autocontrollo sulla qualità si verifica esclusivamente alla Fiat o è proprio di altri complessi industriali?

BENVENUTO, segretario nazionale della *UILM-UIL*. Non ci siamo mai posti questo problema.

FERNEX, dirigente nazionale della *FIOM-CGIL*. Può avvenire, ma dipende dalla qualifica. Desidero aggiungere ancora una cosa a quanto ha detto Benvenuto a proposito del rimpiazzo: il problema grave è che, anche se si usano le percentuali in vigore in altri stabilimenti, dal momento che il rimpiazzo sostituisce l'assente, quando si hanno punte molto alte di assenze tutto si riconduce al solito sfruttamento.

LIBERTINI. Una terza ed ultima domanda al rappresentante della *FIOM*. Noi abbiamo parlato oggi delle operazioni di investimento nel quadro di un equilibrio nord-sud, ma mi pare sia rimasto un po' fuori un aspetto molto importante di tali operazioni. Rispondendo ad una mia domanda, l'avvocato Agnelli ha detto che, attualmente, gli investimenti Fiat sono per l'80 per cento destinati al territorio nazionale, e per il 20 per cento all'estero e che quest'ultima percentuale tende ad aumentare.

Mi rendo conto che questo non è un terreno sul quale il sindacato abbia molti strumenti di indagine; tuttavia avrei piacere di sapere se questa percentuale viene confermata dal sindacato, come pure conoscere un suo giudizio sulla valutazione emersa, secondo la

quale, degli investimenti Fiat su territorio nazionale cioè dell'80 per cento, solo il 5-6 per cento è destinato al Mezzogiorno, percentuale che non sarebbe modificata neppure con l'impianto dello stabilimento Sicilfiat e di quello di Bari.

Vorrei anche una conferma al fatto che lo stabilimento di Palermo appartiene a quelli che alla Fiat chiamano *standard-self* e che la sua produzione sarà non di 50 mila, ma di 35 mila vetture, corrispondenti al fabbisogno della Sicilia e della Calabria, e che la spesa per il suo impianto è in buona parte coperta dal contributo dello Stato. La stessa cosa credo si possa dire per lo stabilimento di Bari.

Vorrei sapere se queste valutazioni sono condivise dai sindacati. Qui non si tratta del passato, delle operazioni tipo Rivalta, ma del futuro, secondo una prospettiva che lo stesso avvocato Agnelli ha posto.

BONI, *segretario nazionale della FIOM-CGIL*. Domanda complessa, per i mezzi di verifica che a noi mancano completamente. Si può dare una valutazione di ordine induttivo dalla quale emerge che le due cifre - 80 e 20 per cento degli investimenti, rispettivamente in Italia e all'estero - possono essere considerate abbastanza veritiere, come pure riteniamo che non siano superiori al 5-6 per cento gli investimenti nel sud.

GALBO, *dirigente nazionale della FIOM-CGIL*. Una piccola aggiunta. Lo spostamento della Fiat sul campo internazionale risulta anche dall'importanza che i vari mercati di assorbimento rivestono per la sua politica aziendale. Oramai, dai dati del '68, risulta che il totale delle automobili spedite all'estero dalla Fiat, aumentato del numero delle vetture costruite su licenza estera, non è molto lontano dal numero di autovetture assorbite dal mercato italiano. E questo dato riflette una valutazione aziendale che mette sempre più l'accento su una prospettiva internazionale che, se è un fatto obiettivo, non è meno gravida di conseguenze per capire quale è la tendenza della specializzazione della Fiat.

CAPRA. È stato sottolineato da Macario e da Fernex come il settore automobilistico sia il più desindacalizzato del nostro paese. Mentre infatti abbiamo il 30-35 per cento di iscritti al sindacato dei metalmeccanici, abbiamo solo il 20 per cento di iscritti ai sindacati dell'industria automobilistica.

È stato anche affermato che questo problema dipende dai « pendolari » e dalle restrizioni sindacali all'interno degli stabilimenti. Macario dice, per esempio, che sono state messe in atto, da parte del padronato, le politiche antisindacali più retrive. A questo proposito desidero porre due domande: a) le politiche antisindacali sono in atto in tutte le aziende automobilistiche, o solo in alcune di esse? E sono ancora in atto o no? b) In che cosa consistono effettivamente queste politiche antisindacali?

MACARIO, *segretario nazionale della FIOM-CGIL*. Molto brevemente dirò che queste politiche sono soprattutto concentrate a Torino, anche se ci sono stati dei tentativi - quasi mai riusciti - di esportare tali politiche antisindacali anche nelle altre province, perché è noto che la Fiat ha stabilimenti anche altrove (OM, Autobianchi, Weber, ecc.), Altrove esse sono state contenute, mentre a Torino, data la grandissima concentrazione di addetti, il sindacato è rimasto praticamente impotente contro la politica di integrazione aziendale dei lavoratori e i capi, capetti e sottocapi hanno infatti un controllo sugli uomini assai penetrante.

Sono ancora in atto queste politiche? Lo sono molto meno: si dice che alcuni aspetti macroscopici di aperta discriminazione dell'organizzazione A contro l'organizzazione B nelle trattative, non esistano più; però - come diceva prima Boni - l'intervento nell'orientamento elettorale dei lavoratori è consueto nelle elezioni delle Commissioni interne. Il sindacato favorito accoglie ancora alle soglie degli stabilimenti i lavoratori neoassunti, li accompagna e dà loro tutta l'assistenza per il lavoro, i permessi, la possibilità di movimento all'interno dello stabilimento. Questa è la situazione, che del resto è stata ampiamente esposta alla Commissione del Senato.

Di qui, per noi, l'importanza fondamentale di alcuni principi sanciti dalla legge, e di conclusioni contrattuali di riconoscimento delle Commissioni interne e di tabelle sindacali di fabbrica, nonché di un controllo preminente, da realizzarsi in via contrattuale, sull'organizzazione aziendale. Così, per esempio, un altro elemento che serve a deteriorare la situazione sindacale e ad incapsularla si realizza attraverso l'assistenza sociale, che grava sul costo del lavoro abbastanza arbitrariamente, nel senso di concedere elargizioni gratuite da parte della direzione aziendale, senza che esse siano controllate dai lavoratori.

BENVENUTO, segretario nazionale della *UILM-UIL*. Desidero aggiungere a quanto ha detto il collega Macario illustrando la particolare situazione della Fiat, che alla stessa Fiat esiste un sindacato di carattere aziendale. Purtroppo nel nostro paese un'assurda ed inconcepibile politica di discriminazione investe anche le aziende a partecipazione statale, e questo è particolarmente grave, perché in tali aziende dovrebbe prevalere una politica diversa. Ogni tanto in passato, allo scadere del contratto di lavoro dei metalmeccanici, c'era qualche ministro il quale per crearsi un alibi inviava circolari alle proprie sedi periferiche sottolineando la necessità di assicurare certi diritti alle organizzazioni sindacali all'interno delle fabbriche; tutte queste circolari sono sempre rimaste lettera morta, e molte volte la conflittualità all'interno delle aziende a partecipazione statale è insorta anche su problemi di principio, di democrazia, e non solo salariali.

SULOTTO. Desidero avere delle risposte esplicite su alcune grosse questioni che molto presto il Parlamento dovrà affrontare.

Tutti indistintamente hanno sottolineato che l'abnorme sviluppo del settore automobilistico ha provocato una serie di squilibri nei campi più disparati: rapporti nord-sud, trasporti, ecc. È stato anche riportato un dato importante ed impressionante: della fetta di reddito nazionale destinata agli investimenti, grosso modo il 50 per cento va alla industria metalmeccanica.

Sappiamo benissimo che un'industria è moderna in quanto orientata verso settori del futuro, il termonucleare, l'elettronico, il chimico. Se vogliamo quindi essere un paese moderno dobbiamo compilare una scala prioritaria dei vari settori; sappiamo benissimo com'è andata avanti la politica di programmazione, ed anche la programmazione contrattata. Il primo schema di piano quinquennale, presentato dall'onorevole Giolitti, parlava di obbligo da parte dei grandi gruppi finanziari di comunicare i piani di investimento; dall'obbligo iniziale siamo passati alla facoltà, per concludere con la dichiarazione di Agnelli: « la programmazione la faccio io ».

La domanda che io pongo ai sindacati è questa: ritenete decisivo ed indispensabile che il Parlamento affronti nel più breve tempo possibile il problema del rapporto politico tra le iniziative dei grandi gruppi finanziari sovranazionali e le iniziative dello Stato? È questo il nocciolo del problema dell'intervento dello Stato, e quindi del sindacato, nei

piani di investimento dei grandi gruppi finanziari, intervento necessario sia ai fini di garantire uno sviluppo armonico ed ordinato della nostra economia, sia per superare tutti gli squilibri in questa sede denunciati.

A proposito della questione posta dal collega Compagna - cui molto bene ha risposto Fernex - desidero aggiungere qualcosa perché toccò proprio a me interrogare Valletta quando facevo parte della Commissione anti-trust, ed egli mi disse che dal punto di vista della produttività aziendale lo stabilimento di Rivalta era molto più efficiente che non se fosse stato costruito in qualsiasi altro posto. Ma dal punto di vista della comunità nazionale, considerando che a Rivalta dovrebbero essere occupati 30 mila operai che a Torino non si trovano, questo significa ben 380 miliardi di investimenti supplementari per l'inurbamento di altra gente.

La seconda questione che intendo porre è il rapporto tra condizione operaia e settore automobilistico, rapporto che ha creato nelle fabbriche una situazione insostenibile. Dopo anni di assenza sono tornato alla Fiat come accompagnatore, ed ho visto che gli operai alla scadenza di ogni 10-15 secondi spostano le fiancate delle vetture, con il risultato che in un giorno essi spostano 350 quintali. Ecco perché poi la gente non resiste. Io chiedo quindi ai sindacati che cosa intendono fare per quanto riguarda l'orario di lavoro, la settimana cortissima, ed il lavoro straordinario. Anzi, per quanto riguarda il lavoro straordinario il mio parere è, ma non soltanto il mio, che esso debba essere stroncato in maniera assoluta perché, in via di principio, non è assolutamente tollerabile. Altro problema vivamente sentito dai lavoratori è quello dell'abolizione del lavoro notturno tranne nei casi del lavoro a ciclo continuo.

Ho posto una serie di domande che necessitano una pronta risposta perché relative a problemi che verranno sul tappeto molto presto. Una risposta unitaria, fornita in questo senso dai sindacati, darebbe una utile spinta alla battaglia in corso in Parlamento.

CALVI. Noi abbiamo udito l'intervento dell'avvocato Agnelli, il quale ovviamente si preoccupa della espansione dell'automobile. Voi invece questa sera ci avete portati a riflettere sulle conseguenze di un certo tipo di politica dell'automobile sull'economia del paese.

Ho rilevato soltanto questo dato, citato prima da Macario e poi confermato da Sulotto: il 50 per cento degli investimenti nel

settore metalmeccanico è assorbito dal settore dell'automobile. È un fatto impressionante, preoccupante per l'avvenire.

Qui si sta parlando di programmazione. Ma io dico, perché succede questo? Perché l'automobile è diventata un mezzo di prima necessità, come il pane? La sua richiesta è tale - è qui la mia domanda - da rendere inevitabile questo fenomeno, oppure è un fatto di convenienza? In una economia libera è chiaro che il capitale si orienta verso le direzioni in cui risulta più remunerato, ma l'esempio degli elettrodomestici - verso i quali il capitale, dopo il *boom* iniziale, è più restio ad orientarsi - insegna. Quindi, torno a ripetere, questo macroscopico investimento nel settore dell'automobile è un fatto di convenienza o un fatto sociale?

TRENTIN, *segretario nazionale della FIOM-CGIL*. Per rispondere alla domanda dell'onorevole Calvi bisognerebbe addentrarsi in discussioni di carattere teorico; ma è chiaro che la produzione postula certi criteri nel determinare un consumo: lo sviluppo e la graduazione della produzione costituiscono anche un orientamento dei consumi. Non si tratta di una industria che si trova di fronte ad un mercato che si è sviluppato spontaneamente, ma di un effetto di interazione che va moltiplicandosi.

Il secondo riferimento riguarda le priorità, cui accennava l'onorevole Sulotto. Affermato il principio di una comunicazione preventiva dei programmi di investimento, e instaurato un reale confronto fra imprenditori e organismi dello Stato, questo fornirà elementi ai pubblici poteri per far valere i loro strumenti di pressione onde orientare gli investimenti dei grandi gruppi; non solo, ma anche *a posteriori* per mettere in atto quelle misure che possano compensare o almeno attenuare gli effetti eventualmente negativi di determinate scelte non debitamente preventive.

Ma vorrei dire che il problema comincia dalla testa, perché la famosa percentuale del 50 per cento che preoccupa noi ed i membri di questa Commissione, aumenta ancora se guardiamo solo agli investimenti per l'industria pubblica nel settore meccanico. Allora è piuttosto paradossale trovarci di fronte ad una situazione in cui, invece di svolgere una funzione di correzione rispetto ai minacciati maggiori pericoli per la stabilità di occupazione per il futuro in un settore che ha assunto queste dimensioni, vediamo ripetersi e forse aggravarsi questa tendenza per quanto

riguarda gli interventi pubblici nel settore meccanico da parte dell'industria a partecipazione statale.

La concentrazione degli investimenti delle partecipazioni statali nel settore metalmeccanico che avrebbe dovuto costituire elemento qualificante degli interventi pubblici nel campo industriale - dal macchinario industriale al settore delle costruzioni navali, al materiale ferroviario - è un altro elemento che deve farci riflettere: quando si parla di priorità, essa è sempre relativa, perché nessuno pensa evidentemente a bloccare l'industria automobilistica. Dobbiamo quindi rivolgere il nostro sguardo alla politica delle partecipazioni statali ai fini di un effettivo coordinamento programmato.

CALVI. C'è chi dice che lo Stato, attraverso la forma delle partecipazioni statali, ha investito anche troppo nel settore automobilistico e che se non l'avesse fatto avrebbe lasciato il monopolio alla FIAT.

MACARIO, *segretario nazionale della FIM-CISL*. Per quanto riguarda l'intervento dell'onorevole Sulotto, noi siamo senz'altro favorevoli alla legislazione cosiddetta di « sostegno ». E non tanto per il riconoscimento di diritti individuali dei lavoratori, ma come sviluppo e protezione reale del sindacato e della opportunità della presenza del sindacato sul posto di lavoro; perché siamo tutti d'accordo che il lavoratore nei confronti del datore di lavoro, non si difende da solo, ma collettivamente.

L'orario delle 40 ore è un obiettivo che viene perseguito. Non abbiamo preso decisioni definitive in merito perché sono in atto delle consultazioni fra i lavoratori, ma credo sia interessante sapere che il sindacato punta sull'obiettivo delle 40 ore, sia pure in maniera diversificata e a seconda dei settori produttivi.

Alla stessa stregua c'è una tendenza contrattuale diretta a far in modo che la riduzione divenga effettiva con la massima tutela rispetto al lavoro notturno ed a quello straordinario, anche se occorre constatare che le maggiorazioni di straordinario che l'Inghilterra ha provato a realizzare al cento per cento non hanno purtroppo provocato effetti di contrazione. Si tratta infatti di un problema oggettivo di limiti contrattuali.

Per quanto riguarda invece il discorso più generale dell'intervento del Parlamento al fine di determinare gli indirizzi di una nuova politica economica, credo che la risposta

vada articolata. A questo proposito desidero fare un'osservazione: non si può prescindere dal controllo di quello che fanno le grandi aziende, perché in alcune di esse, come la Fiat, l'autofinanziamento credo rappresenti in pratica la maggior parte delle fonti di investimento. In questo settore è quindi necessario un controllo politico molto rigoroso.

Per quanto riguarda la domanda posta dall'onorevole Calvi, vorrei dire che a parte le statistiche che dimostrano come l'aumento della domanda di automobili sia assolutamente abnorme, con il conseguente fenomeno di accettazione dello stato di fatto di cui parlava Trentin, il problema che noi poniamo è questo: sostanzialmente cosa è accaduto in Italia nel dopoguerra? È accaduto che si sono sviluppati soltanto tre settori industriali, mentre tutti gli altri o sono stati in crisi o lo sono ancora. Sono rimasti indietro, per esempio, il settore navale e quello delle ferrovie, mentre gli investimenti sono andati al settore dell'automobile ed hanno favorito anche il boom degli elettrodomestici, settore quest'ultimo che di per se non rappresenta un elemento molto propulsivo. Non ci dimentichiamo che il nostro paese ha una industria ancora relativamente poco produttiva nel suo complesso, un'industria tendenzialmente monoculturale. Abbiamo visto tutti cosa è successo nel 1963, quando, entrando in crisi l'industria automobilistica, abbiamo rischiato uno stato di pericolo nazionale. Bisogna assolutamente indirizzare la nostra economia verso altri settori produttivi, competitivi in campo internazionale, perché tutti i paesi europei ed extraeuropei stanno procedendo ad un'intensa industrializzazione. Secondo me, per esempio, le possibilità di intervento nel settore dei macchinari industriali sono notevoli, tutto sta nell'unificare alcune iniziative. Altrimenti non realizzeremo niente di nuovo, di originale, di propulsivo nell'industria nazionale.

Tutte queste innovazioni, nonché la ricerca di nuovi sfoghi alla nostra economia, possono e devono avvenire nell'ambito delle partecipazioni statali, o almeno di un rapporto tra partecipazioni statali ed industria privata; riusciremo così, almeno ce lo auguriamo, anche a risolvere il problema dell'occupazione che si va ponendo in termini sempre più gravi ed a volte drammatici.

Concludendo, io ritengo che l'errore sostanziale sia voler considerare lo sviluppo economico partendo dallo stato di fatto e dai meccanismi più o meno spontanei che si sviluppano sul mercato. La politica economica,

per lo meno nel nostro paese, ha un significato solamente se posta in nuovi termini di collaborazione e di sviluppo.

BENVENUTO, *segretario nazionale della UILM-UIL*. Desidero aggiungere ancora qualcosa a quanto è stato detto sullo statuto dei lavoratori, l'orario di lavoro, il lavoro notturno ed il lavoro straordinario, rispondendo così all'onorevole Sulotto.

Per noi lo statuto dei lavoratori è qualcosa da realizzare con le avvertenze di cui prima parlavo: la tutela dei diritti individuali e collettivi, e la possibilità di espressione di tali diritti attraverso il sindacato, tramite la rimozione di quei divieti che oggi impediscono al sindacato di essere presente all'interno della fabbrica. Pensare di risolvere i gravi problemi che rendono difficile l'attività del sindacato soltanto mediante lo statuto dei lavoratori sarebbe un po' ambiguo, si tratta di un'utopistica e fantomatica soluzione che ci trasciniamo dietro ormai da tanti anni. Oggi come oggi non è possibile pensare che le magiche parole « statuto dei diritti dei lavoratori » possano risolvere tutto. È invece necessario un deciso intervento del Parlamento per risolvere, d'accordo con le associazioni sindacali, i grossi problemi che affliggono il nostro paese come diretta conseguenza di una politica estremamente arretrata e discriminatrice.

In particolare, è necessario porsi il problema della formazione professionale, che purtroppo ancora oggi risponde ad esigenze clientelari, e quello del collocamento ancora oggi elemento di forte discriminazione al fine di determinare una certa politica aziendale.

Un altro grosso problema che il Parlamento dovrà risolvere è quello delle controversie di lavoro, in seguito alle quali oggi si verificano grossi squilibri a tutto svantaggio dei lavoratori, cioè della parte più debole, quella che dovrebbe essere difesa.

Sul problema dell'orario di lavoro, ci sono valutazioni differenti fra le diverse organizzazioni sindacali che cerchiamo di unificare.

Per quanto ci concerne, riteniamo che, anche alla luce di alcune iniziative paternalistiche prese recentemente da alcune aziende, il problema delle 40 ore oggi si ponga in termini realistici e non avveniristici, e deve costituire un grosso impegno che vogliamo vedere realizzato in sede di giudizio contrattuale: raggiungimento delle 40 ore, decorrenza dell'orario d'inizio dall'orario attuale e limitazione drastica del ricorso agli straordinari. Le 40 ore, che per noi sono possibili,

devono essere concentrate in cinque giorni lavorativi e non come alla Fiat dove, ottenuta la settimana corta, gli operai dicono « avete fatto le giornate lunghe... », tenuto anche conto che le aziende, con la realizzazione delle 40 ore in cinque giornate lavorative, raggiungono un grosso risparmio per quanto riguarda gli assegni famigliari.

D'ANGELO. Due domande, per una sola questione. Quali sono le ripercussioni in atto, e quelle che si prevedono in seguito, sulle industrie ausiliarie e sussidiarie dell'auto, in conseguenza del processo di espansione? E in rapporto a queste ripercussioni, che grado di credibilità si può attribuire all'ipotesi, prospettata fra gli altri domenica dal ministro Forlani, in un convegno a Napoli, in base alla quale si organizzerebbero intorno all'Alfa Sud non una modesta attività artigianale, costituita da pochi cottimisti in un solo stabilimento, ma attività ausiliarie di rilievo nazionale, e in grado di alimentare anche nuove correnti di esportazione; cioè, in sintesi una industria collaterale all'Alfa Sud, non solo per i rifornimenti a detta impresa, ma anche all'intera industria automobilistica italiana, con proiezione a livello di mercato europeo?

MACARIO, *segretario nazionale della FIM-CISL*. Ho letto ciò che ha affermato qui il dottor Luraghi, e non credo che la situazione, stando anche alle nostre informazioni, possa essere considerata migliore. Non credo che si possa dare una interpretazione così ottimistica; non credo che siano da prevedere altri interventi delle partecipazioni statali o che altri organismi si interessino allo sviluppo meridionale per facilitare l'ampliamento di queste industrie, perché, ovviamente, il problema delle industrie sussidiarie dell'automobile è un problema reale, come ha rilevato lo stesso Agnelli. Si tratta di un settore notevolmente disorganizzato: perciò, mentre potenzialità esistono sia ai fini delle forniture del mercato interno sia ai fini dell'esportazione, ritengo che allo stato attuale siamo in presenza di cose non valide e concretizzabili.

TRENTIN, *segretario nazionale della FIOM-CGIL*. Aggiungerei che avremo ancora, nei prossimi giorni, un incontro globale con

le industrie a partecipazione statale per il problema dell'Alfa Sud, sulle previsioni che si possono ragionevolmente fare intorno alla organizzazione derivante da questi investimenti e sulla grossa questione delle attività sussidiarie, oltretutto sull'aspetto sociale connesso all'organizzazione. Allo stato attuale delle cose, a noi non risulta che le previsioni - vuoi quelle rosee che quelle pessimistiche - siano fondate su dati certi. Si può tuttavia certamente sostenere che un investimento dell'Alfa Sud creerà la possibilità obiettiva di attività sussidiarie di notevole portata. Sorge un problema analogo a quello che abbiamo discusso quando si parlava della concentrazione di determinate produzioni a Torino e nella zona torinese; cioè esiste, in alcuni casi, attività sussidiaria. Esiste già nelle zone di Torino e di Milano ed evidentemente non ha raggiunto la saturazione di capacità produttiva; e questo problema non è di facile soluzione in ordine alla moltiplicazione delle attività specializzate della produzione sussidiaria dell'automobile, come quella delle grandi industrie: Marelli e Borletti, per esempio. Sappiamo che sono in corso trattative e ricerche per la dislocazione di alcune industrie di base di questi gruppi, però non ci risulta che esistano ancora punti di riferimento sufficientemente concreti per fare cifre e previsioni.

PRESIDENTE. Credo di poter concludere questa seduta esprimendo l'opinione - che mi pare possa essere condivisa da tutta la Commissione - che il colloquio odierno con le organizzazioni sindacali rappresentate è stato particolarmente interessante e proficuo ai fini della nostra indagine, e pertanto credo di poter esprimere vivissimi ringraziamenti ai nostri ospiti, sperando di averli, in altre prossime occasioni nuovamente qui tra noi perché siamo veramente convinti - e il colloquio di oggi ne è la prova - dell'utilità di frequenti scambi di vedute fra responsabili politici ed esponenti sindacali, specialmente quando si tratta di problemi nei quali il senso di responsabilità e l'impegno dei sindacati fornisce dati estremamente utili ai fini della attività legislativa.

La seduta termina alle 19,45.