

V.

SEDUTA DI GIOVEDI' 17 APRILE 1969

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIOLITTI**

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,30.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla situazione e sulle prospettive dell'industria automobilistica nazionale.

Abbiamo quali ospiti nella seduta di oggi per primi i rappresentanti della CISNAL, e più precisamente della Federazione metalmeccanici aderente alla CISNAL, nelle persone dei signori: Verledo Guidi, segretario nazionale, e dei suoi collaboratori Ugo Ugolini, Carlo Ambrogio, Giuseppe Di Gregorio, Luigi Diaferia, Gianni Albanesi, che io ringrazio tutti per il contributo che vorranno dare a questa nostra indagine. Come di consueto, iniziamo con una esposizione che sarà svolta dal capo delegazione della CISNAL, signor Guidi, il quale ci fornirà opinioni, delucidazioni, dati, valutazioni di questo sindacato sul tema oggetto dell'indagine; dopo di che potranno essere posti particolari quesiti dai deputati presenti per acquisire alla Commissione chiarimenti e precisazioni ulteriori. Do quindi la parola al signor Verledo Guidi, segretario nazionale della Federazione nazionale metalmeccanici aderente alla CISNAL.

GUIDI, Segretario nazionale della Federazione metalmeccanici CISNAL. Onorevole Presidente, onorevoli deputati, a nome della Federazione nazionale lavoratori metalmeccanici CISNAL, ringrazio la Presidenza della Camera e il Presidente della XII Commissione Industria per l'invito rivoltoci, ringraziamento che mi è gradito estendere ai parlamentari componenti la Commissione.

Questa indagine conoscitiva dovrebbe portare, a nostro avviso, un concreto contributo alla soluzione dei molteplici problemi dell'industria automobilistica nazionale, problemi, che non rappresentano soltanto un peso negativo per la parte imprenditoriale, ma anche, e secondo noi in pari entità, per i lavoratori. L'esposizione fatta, in questa stessa sede, dai massimi esponenti dell'industria automobilistica, ha più che esaurientemente illustrato la situazione quale era nell'immediato dopoguerra e quale si è poi via via trasformata

sino ad oggi. Inoltre abbiamo potuto apprendere quale sia il loro pensiero sulle prospettive dell'immediato futuro. Il tutto arricchito di dati statistici, consuntivi e preventivi, di varia natura.

Non può essere certamente l'organizzazione sindacale a contestare quei dati, perché frutto di quel che potremmo chiamare un patrimonio delle direzioni aziendali: ed anzi noi li accettiamo come sicuramente rispondenti alla realtà. Realtà che senz'altro segna all'attivo un costante incremento produttivo.

Non può essere, del pari, l'organizzazione sindacale a rispondere a tutti i vari punti del questionario se non limitatamente ai riflessi sociali degli sviluppi di questo settore dell'industria. E pertanto ci siamo prefissi di esaminare ed esporre, sia pure schematicamente, la nostra opinione sulle risultanze attuali e su quelle prevedibili per il futuro, così come sono viste dai nostri lavoratori, occupandoci e preoccupandoci essenzialmente, per l'appunto, dei riflessi che esse hanno avuto e potranno avere per i lavoratori.

Il problema della « occupazione » è fra quelli che prioritariamente preoccupano l'organizzazione sindacale, per tutti i suoi riflessi sociali; nel settore dell'industria automobilistica la politica seguita non ha di certo contribuito a risolverli. E se ciò è avvenuto, è da addebitarsi in buona parte alle concentrazioni, o meglio alle congestioni industriali addensatesi nel settentrione, cui gli organi di governo assistevano, potremmo dire, passivamente. Vi è stata una vera e propria carenza dello Stato, che ha consentito scelte indiscriminate per la localizzazione dei nuovi stabilimenti. Vi è stato quindi, sotto questo profilo, un indiscutibile fallimento della programmazione.

La concentrazione nel nord ha portato ad una emigrazione di masse di lavoratori dal meridione d'Italia, impoverendo perciò le province del sud, disgregando le famiglie, con tutti gli altri negativi fenomeni sociali che da ciò conseguono. È vero che talune concentrazioni sono giustificate dalla necessità di non gravare i costi di produzione con spese di trasporto delle materie prime e dei semilavorati, ma sono eccezioni.

Il fatto è che molti lavoratori sono immigrati nel nord, ma molti di essi non sono poi stati in grado di mantenere le famiglie rimaste nel sud; ed in questo sud il livello occupazionale sta ancora segnando una curva decrescente.

Occorre quindi che i programmi delle grandi aziende siano concepiti nel senso di garantire non solo il mantenimento, ma anche e soprattutto un graduale e costante aumento del livello occupazionale.

Per quanto concerne i lavoratori del meridione, è nostro sentito dovere affermare che è ora di sfatare una vana leggenda: essi valgono quanto quelli del settentrione e quanto essi rendono; non esistono, in termini qualificativi, lavoratori del nord o del sud: esistono lavoratori italiani, tutti di pari capacità, che non chiedono altro che di lavorare.

Io mi permetto qui di fare un inciso. Questa affermazione mi è consentito esprimerla in seguito alla mia attività, di moltissimi anni, quale lavoratore metallurgico e organizzatore sindacale, periodo assai lungo quindi in cui ho dovuto constatare quali erano i rendimenti delle aziende dell'Italia meridionale rispetto al nord, cioè della produzione nel campo navale, ed in particolare nel campo specifico della costruzione dei sommergibili. I rendimenti dei lavoratori, attraverso anche le varie vertenze di cottimo, hanno dimostrato un'attività maggiore in queste zone rispetto a quelle del nord. Insomma, questa è un'affermazione fatta così per inciso, ma di cui occorre tener conto.

Non ci sfugge che il processo evolutivo tecnologico comporta una diminuzione dell'impiego di mano d'opera, ma è pur vero che una razionale distribuzione degli orari di lavoro - senza ricorrere ad artifici che si concretano poi in superlavoro, il quale non può risolversi mai in maggiore rendimento - può indubbiamente portare ad un aumento della occupazione.

Altra componente della soluzione del problema occupazionale è, a nostro avviso, la diversificazione produttiva. Ci sembra infatti che vi sia uno squilibrio forse oltremodo accentuato tra sviluppo nel settore automobilistico e sviluppo in tutti gli altri settori della stessa industria metalmeccanica. Una diversa impostazione contribuirebbe anch'essa ad alleviare il crescente stato di disoccupazione.

Sarà bene a questo punto accennare brevemente alla questione dell'Alfa Sud. Noi non vediamo affatto l'Alfa Sud come la soluzione di ogni problema: lo stesso investimento poteva infatti esser fatto per altre atti-

vità, sempre di carattere meccanico, capaci di comportare una maggiore occupazione. Ciò tanto più in quanto constatiamo che, in campo produttivo, già il settore automobilistico non ci lascia tranquilli, per l'avvenire, sulla possibilità di mantenimento dell'orario di lavoro attualmente in uso.

È nostro convincimento, direi quasi lapalissiano, che la produzione debba adeguarsi, al fine di poter contare su di un mercato sempre più vasto, orientandosi quindi sui beni di maggior consumo.

Nel campo automobilistico - e oggi l'auto non è da collocarsi fra le cose voluttuarie, bensì è una necessità spesso imprescindibile ai fini del lavoro dei singoli - la produzione deve indirizzarsi ai mezzi di media cilindrata, che non siano cioè fonte di gravosi costi fiscali e di uso. Solo così nel mercato italiano, anche fra dieci anni, la domanda potrà esser tale da consentire una produzione a ritmo pieno, scongiurando il pericolo di scendere alle produzioni paventate al di sotto del settantacinque per cento delle capacità aziendali: livello al quale notoriamente non si potrebbero più praticare prezzi competitivi.

È questo un altro modo di contribuire a risolvere il problema occupazionale.

È questione di scelte; scelte che una « programmazione », intesa nel significato più concreto e reale del termine, dovrebbe perseguire e imporre. Ci si potrebbe rispondere che una programmazione esiste, ma noi abbiamo premesso, e lo sottoliniamo, che essa è fallita per mancanza totale di volontà o di potestà, o di tutte e due, da parte di coloro che ne dovevano essere i tutori. Tant'è vero che si è costruito uno stabilimento automobilistico a Rivalta, quando ciò si sarebbe potuto fare in altra zona del meridione, senza eccessive difficoltà per la Fiat, e comunque in un quadro organico programmatico nazionale.

Altra scelta da farsi, ed anche di questo siamo più che convinti, è quella che vogliamo definire una seria politica dei trasporti. Non si può e non si deve continuare nel dilemma « strada o rotaia », tentando di contrabbandare talune impostazioni come una sana politica, quando in effetti si maschera con ciò soltanto un pseudo salvataggio della azienda ferroviaria dello Stato. È ora di guardare alla realtà: nelle altre nazioni circolano autotreni di grossa portata (ed abbiamo avuto, di recente, il confine intasato con il traffico degli autocarri fermo!); in Italia se ne vieta l'immatricolazione mentre la legge sui carichi assiali torna alla ribalta con il succedersi delle legislature per poi essere affossata nuo-

vamente. Nel frattempo, però, sempre in Italia, tali automezzi circolano egualmente con targhe straniere.

Questo problema deve essere preso in considerazione, perché, se si constata che cosa avviene nel campo degli autotrasporti, proprio in questi giorni, in cui c'è la mostra a Torino, noi ci troviamo, nel settore degli autocarri rispetto agli altri autoveicoli, nel rapporto di uno a dieci. E ci troviamo nella posizione di avere una nostra attività, nei mezzi di trasporto, della metà di quello che fanno le altre nazioni europee. E allora bisognerebbe intensificare questa lavorazione, dato che abbiamo nostre aziende che fanno ottimi prodotti. Vorrei richiamare caldamente l'attenzione su questo argomento. Ci sono, in Italia, circa 700 mila ditte autotrasportatrici in conto proprio e 142 mila in conto terzi, e la circolazione registra un rapporto, come ho detto, di uno a dieci fra automezzi pesanti ed autoveicoli (rapporto uguale a quello della Germania Occidentale) con un gioco di interessi, quindi, assai vasto. La produzione, sempre in Italia, si è ultimamente orientata su autocarri di oltre 3 tonnellate di portata, ma quanto si fa è ancora poco: si potrebbe produrre di meglio, sia quantitativamente che qualitativamente, con riferimento per ciò alla portata: ma ostano talune disposizioni di legge ormai antiquate, anacronistiche; ostano quei conflitti di interessi, per lo più a difesa della rotaia, di cui abbiamo fatto già cenno.

Risolvere questi problemi vuol dire dare il via ad una nuova produzione, vuol dire ulteriore impiego di mano d'opera, e non solo nell'industria automobilistica, ma anche in quella accessoria; vuol dire anche ampliamento di strade e quindi impiego di altre maestranze. Vuol dire un originale contributo al problema dell'occupazione.

Anche qui il discorso ci porta a constatare che una vera programmazione non c'è mai stata, perché ogni programma deve essere seguito dalla sua attuazione. E un'attuazione finora non si è vista.

D'altronde è nostro avviso che una vera programmazione può essere fatta, e poi attuata nella maniera più integrale, solo se concepita al vertice ed alla base - cioè nazionalmente ed aziendalmente - con la partecipazione attiva e costante dell'organizzazione sindacale.

Pertanto da ciò sorgono anche i più validi presupposti per la realizzazione di quello che è uno dei nostri postulati: la partecipazione istituzionale dei lavoratori al processo produttivo, quindi in una sola parola: la gestio-

ne, che è il punto centrale del programma della nostra organizzazione.

Avremmo voluto toccare altri argomenti, tutti tendenti a suggerire valide soluzioni ai problemi sociali ed occupazionali, che nascono dalla situazione e dalle prospettive dell'industria automobilistica nazionale, ma riteniamo che meglio potremo farlo nel rispondere alle domande che ci verranno fra poco rivolte.

Concludiamo quindi rivolgendo di nuovo un vivo ringraziamento all'onorevole Presidente ed ai parlamentari qui presenti, per averci cortesemente ascoltati, con l'augurio che il nostro intervento valga a portare un sia pur modesto contributo positivo nell'interesse del mondo del lavoro italiano.

PRESIDENTE. Ringrazio il segretario nazionale della Federazione metalmeccanici della CISNAL per la sua esposizione, che mi pare abbia centrato i problemi essenziali della nostra indagine. Passiamo ora, come di consueto, alla fase successiva delle domande. Primo a chiedere la parola è il collega Alesi.

ALESI. Ringrazio i sindacalisti della CISNAL per le notizie che ci hanno voluto dare, con particolare riguardo, mi pare, ai problemi occupazionali e, correlativamente, al sistema di localizzazione delle fabbriche. Mi pare infatti che abbiate sottolineato soprattutto questi due temi. Ora, quando parlando di Rivalta vi chiedete se essa è un bene o un male, mi sembra di capire che voi avreste visto con più favore una localizzazione al sud invece che a Rivalta, mentre gli altri sindacalisti riconoscevano la necessità di una collocazione vicino ai luoghi di alta produzione, ponendo la questione, mi sembra, più correttamente. Rivalta certamente può essere un affare per il datore di lavoro che fa Rivalta a Rivalta anziché al sud. Ma se al datore di lavoro fossero state addebitate, in una certa misura e in una certa situazione, tutte quelle spese che invece sono andate a carico della collettività o dei comuni, per poter fare affluire in quella località 15.000 lavoratori, o qualcosa del genere, sarebbe stata conveniente, per il datore di lavoro, Rivalta a tali condizioni? Ecco, questo è il punto sul quale dovremmo fermarci, per uno studio serio. Voi che avete questi elementi, potete darci una risposta?

In quel caso la somma dei costi potrebbe non essere eccessivamente conveniente e diventerebbe più facile una localizzazione diversa.

Molto giusta mi sembra l'osservazione circa la redditività degli operai del nord e di

quelli del sud. Per lunghi anni, fra i tanti, ho fatto il mestiere di sommergibilista. A lungo sono stato nei cantieri di Taranto e Monfalcone, ed effettivamente sin da allora (mi riferisco agli anni 1927-1929) ho potuto constatare l'inesistente differenza di redditività fra operai settentrionali e meridionali.

Si è parlato anche di squilibrio fra i settori automobilistico e metalmeccanico. Quale ne è il significato? Il settore automobilistico è cresciuto e continuerà a crescere rapidamente, e il divario probabilmente sarà destinato ad aumentare rispetto a quello attuale, che è, se non vado errato, del cinquanta per cento.

Per quanto riguarda i trasporti, e soprattutto le commesse, in effetti avvertiamo una grossa carenza. Ho sentito parlare della scarsa incidenza della nostra industria nella costruzione di autocarri da trasporto. Ciò risponde indubbiamente a verità, e della questione ci stiamo occupando. Alla base, lo riconosciamo, c'è una nostra carenza legislativa, per cui chi deve ordinare un camion si astiene dal farlo in quanto non conosce ancora le modalità del caso. Vorrei sapere tuttavia se la lamentata scarsa incidenza dei nostri automezzi sia dovuta a tale carenza legislativa o non piuttosto ad altra causa, quale potrebbe essere una nostra minore preparazione rispetto a quella di altri paesi. In base al rapporto dell'Alfa Romeo e della Fiat, sembrerebbe di no: sembrerebbe cioè che le nostre maestranze siano in condizioni di creare nello specifico settore prodotti persino migliori di quelli esteri.

UGOLINI, *dirigente della CISNAL*. Per Rivalta, forse, non si è tenuto conto di un particolare: che è complementare a Mirafiori. Io non posso sapere quanto sarebbe venuta a costare l'eventuale ubicazione dello stabilimento in altra località, se la FIAT avesse dovuto sopportare le spese per l'impianto delle case, delle strade, di tutto ciò che occorre per la vita dello stabilimento e dei lavoratori: quanto avrebbe inciso, cioè, la spesa del non avere lo stabilimento vicino a Mirafiori. Si tratta di un complesso, come ho già detto, complementare, che non è a ciclo completo. Naturalmente non sono in grado, ripeto, di stabilire le cifre, e non so se sarebbe convenuto alla Fiat fare Rivalta in un altro posto.

GUIDI, *Segretario nazionale della Federazione metalmeccanici CISNAL*. Vorrei aggiungere che un piccolo correttivo può essere considerato il fatto che la Fiat ha preso dei provvedimenti per portare nel meridione una certa attività, e precisamente a Bari. In parte ha

corretto le cose, dobbiamo darne atto. Ma sono da tener presenti le enormi spese a carico del comune, la situazione dei lavoratori che sono fuori zona, la mancanza di abitazioni: sarà una vita tremenda a Torino per la gente che si deve spostare. È già difficile per quelli che stanno a Torino; ci si immagina per gente che si deve spostare dal meridione! Ma tutto questo avrebbe potuto essere evitato fruendo delle molteplici facilitazioni che ci sono nel meridione per chi va a impiantare nuovi stabilimenti! Ci sono, per esempio, sgravi fiscali non indifferenti.

Se la programmazione fosse stata un fatto reale e non un atto inascoltato, si poteva vedere di trovare una soluzione diversa, affidando per esempio all'Alfa Sud qualcos'altro, come del resto si era fatto anche per il passato, sviluppando cioè altre attività.

Che cosa dice l'Alfa? L'Alfa dice: faccio tutta la parte di progettazione, tutti i vari servizi di studio, ecc., a Milano; a Napoli faccio esclusivamente la lavorazione. Ed è giusto, perché è economico, perché non può creare due uffici tecnici; poi sfrutta la situazione dello sviluppo tecnico della vecchia Alfa di Milano, per cercare di avere meno spese nella produzione fatta a Napoli. Ci sono queste situazioni.

Se fosse stata fatta al nord - qualcuno dice - sarebbe stato ancora meglio. Ma d'altra parte, noi dobbiamo pensare: questo problema del meridione lo vogliamo o non lo vogliamo risolvere? O vogliamo invece appesantire la situazione del nord che è già pesantissima? Io sono della opinione, condivisa dalla mia organizzazione, che bisogna senz'altro alleggerire la situazione al nord. E notate che noi non siamo per distinzioni fra nord e sud: siamo però per una politica meridionalistica che porti a risollevare le sorti di questa zona d'Italia che sembra dimenticata! Ma è necessario che si creino effettivamente queste nuove attività nell'Italia meridionale anche al fine di elevare, con l'aumento della massa dei salari, il potere di acquisto generale e quindi di allargare il mercato.

È un po' quello che si vuole fare per le popolazioni depresse dell'Africa. Quando al sud si sarà sviluppato un maggiore potere di acquisto, noi potremmo mandarvi sempre più numerosi i nostri prodotti. Non voglio certo confrontare la situazione del Meridione con l'Africa. Negli anni decorsi, io, che sono un vecchio sindacalista - lo sono dal 1913 - ho avuto rapporti stretti con i meridionali che lavoravano allora nelle zone dell'alta Italia apprezzandone il rendimento ma anche cono-

scendono le necessità, tanto che, a un certo momento, si addivenne alla creazione degli assegni familiari per aiutare i lavoratori di quelle zone. Ora però dobbiamo uscir fuori da questo metodo di semplice assistenza; e vogliamo concreti presupposti di un ancor più concreto sviluppo industriale.

CALVI. Ritenete che la lotta che avete condotto per l'abolizione delle cosiddette gabbie salariali favorisca il decentramento delle industrie al sud?

GUIDI, *Segretario nazionale della federazione metalmeccanici CISNAL*. Le debbo rispondere che la soppressione delle gabbie salariali non perturba la situazione, perché bisogna fare distinzione tra quelli che sono i minimi di retribuzione e quelle che sono le retribuzioni globali. Facciamo l'esempio della Fiat: il manovale guadagna le sue 100.000 lire, perché le 100.000 le realizza senz'altro. Cosa realizzerà il manovale dell'Italia meridionale, quando saremo arrivati alla parificazione del 1971? 65.000 lire! E normalmente ha dei figli a carico, ricordatelo, mentre in Italia settentrionale quasi tutti i figli lavorano. Queste sono le condizioni.

CALVI. Ma io chiedevo: dal punto di vista economico...

GUIDI, *Segretario nazionale della Federazione metalmeccanici CISNAL*. Proprio dal punto di vista economico l'abolizione delle gabbie salariali non rappresenta una difficoltà: perché il fatto riguarda i minimi tabellari e non la globale retribuzione, cioè non da come risultato una uguale retribuzione effettiva in tutte le zone. Un livellamento salariale potrà avvenire solo quando i ritmi produttivi, raggiunto il normale sviluppo, saranno di eguale livello.

ABELLI. Vorrei fare una domanda. Come vedono i lavoratori della CISNAL le concentrazioni a livello internazionale e a livello nazionale? A livello internazionale, abbiamo l'esempio della Fiat-Citroën. A livello nazionale potrebbero anche verificarsi, sul piano di settore automobilistico, concentrazioni di cui già si parla. Quindi, come vedete questo problema nei suoi riflessi nel mondo del lavoro?

UGOLINI, *dirigente della CISNAL*. Io penso che le concentrazioni, sul mondo del lavoro, sia per quanto riguarda l'occupazione che i salari, non influiscano negativamente. Le concentrazioni, naturalmente, secondo

noi, dovrebbero essere su piano orizzontale, perché le concentrazioni verticali non avrebbero oggi più alcun senso e costituirebbero soltanto dei veri e propri *trust*, dei monopoli che potrebbero anche determinare, a un certo punto, tutti i prezzi del settore automobilistico. Le concentrazioni in senso orizzontale, sia nazionali che internazionali, potrebbero invece portare dei vantaggi. Per concentrazioni internazionali intendo, per esempio, quelle a livello di comunità europea, perché, se vogliamo fare l'Europa unita, mi pare che sarebbe proprio un passo verso tale obiettivo cominciare a modificare le industrie, arrivando automaticamente, per forza di cose, a dei contatti fra i sindacati, e quindi ad un avvio di tutto il processo politico verso l'unione europea.

ALESI. Il problema io lo pongo a livello nazionale. Mentre a livello internazionale si può escludere, a livello nazionale può succedere che la concentrazione porti alla chiusura di determinate aziende in una certa località, l'apertura di altre, la concentrazione anche fisica dei lavoratori in certe altre zone. Come vedete, voi, tutto questo?

UGOLINI, *dirigente della CISNAL*. Mi pare che ne abbia accennato anche Guidi nella sua esposizione introduttiva. Comunque, questo problema, per noi della CISNAL, va inquadrato nella nostra visione. Cioè la concentrazione, per noi, andrebbe fatta con la partecipazione dei sindacati dei lavoratori, con la partecipazione dei lavoratori nelle aziende attraverso la cogestione, con la partecipazione dei lavoratori alla vita politica, sociale, economica della nazione. Comunque in qualsiasi modo, occorre una qualche forma che permetta ai lavoratori di essere presenti in queste trasformazioni. Come ha detto l'onorevole Roberti nel corso d'una trasmissione televisiva, un lavoratore non si può addormentare una sera come dipendente della Fiat e svegliare il giorno dopo come dipendente d'un altro complesso! Non è ammissibile. Quindi, a nostro avviso, le concentrazioni come tali possono essere utili sia all'industria che ai lavoratori; però i lavoratori devono sapere che esse si fanno e devono poter dire la loro parola in merito.

GUIDI, *Segretario nazionale della Federazione metalmeccanici CISNAL*. Vorrei aggiungere qualche cosa su questo argomento. Noi abbiamo avuto la possibilità di trattare con le aziende a partecipazione statale per la sistemazione dei cantieri. Esistevano varie at-

tività: abbiamo cercato di unificarle, di raggrupparle per renderle più redditizie agli effetti dei costi; tanto è vero che oggi (e sembrava addirittura che non si potessero più costruire navi) riusciamo ad avere i cantieri in pieno lavoro.

Abbiamo incontrato molte difficoltà; però, tutti questi problemi sono stati trattati dalla organizzazione sindacale con le aziende, e siamo così riusciti a trovare l'ideale soluzione. Quando l'organizzazione sindacale viene chiamata, viene ascoltata, e si discute a fondo il problema, le soluzioni si trovano.

Vi ricordo che negli stabilimenti di Monfalcone vi erano nientemeno che duemila operai che non facevano niente (ricordo in proposito un colloquio avuto con il ministro dell'epoca Ferrari Aggradi): abbiamo proposto di sospendere quei duemila lavoratori, corrispondendogli il salario di quaranta ore, poiché solo a quelle condizioni si potevano ristabilire i costi di produzione.

ALESI. Per quanto riguarda le concentrazioni in campo nazionale e internazionale, e soprattutto in relazione ad alcune considerazioni fatte ieri, nel colloquio con gli altri sindacati, sulle società anonime europee, qual è il vostro giudizio? Ci parrebbe che esso debba essere positivo, sempre che si arrivi alla partecipazione del lavoratore all'azionariato: questi potrebbe infatti avere interesse a contare, oltre che sulla remunerazione, su una cointeressenza in una determinata società.

UGOLINI, *dirigente della CISNAL*. La partecipazione azionaria può rappresentare per noi un passo avanti. Quella cui noi miriamo, tuttavia, non è tanto la partecipazione azionaria quanto piuttosto la partecipazione attiva ai consigli di gestione dell'azienda.

ALESI. La soluzione potrebbe in effetti essere auspicabile. Teniamo presente però — siamo realisti! — che una sola persona su venti azionisti quale beneficio potrà apportare? Al massimo, si potrà esercitare una funzione di controllo.

ROBERTI. In Germania le leggi del 1952 prevedono nelle aziende siderurgiche sovvenzionate dalla CECA, con una formula che è in atto, la partecipazione paritetica nei consigli di amministrazione. Io ritengo che le concentrazioni europee porteranno fatalmente a una equiparazione anche dei sistemi di gestione e delle legislazioni, per cui anche in Italia, in un prossimo futuro, sarà inevitabile affrontare in concreto un problema di tal genere.

CALVI. Stiamo esulando dal tema, perché a questo punto dovremmo parlare di rischio e di partecipazione al rischio, e la discussione uscirebbe dai limiti che ci siamo proposti.

FRANCHI. Ieri le tre organizzazioni sindacali che sono state ascoltate dalla Commissione hanno concordato su un dato impressionante. È stato affermato cioè che il settore automobilistico, uno dei più importanti dell'economia nazionale, registra la più bassa percentuale di partecipazione dei lavoratori alla vita dei sindacati. È stata fatta una cifra: circa il venti per cento. Le tre organizzazioni sindacali hanno ieri cercato di giustificare una cifra tanto modesta. Qualcuno ha parlato del problema dei pendolari e della conseguente difficoltà di arrivare ai lavoratori; qualcun altro ha parlato invece di pressione terroristica delle aziende.

Secondo i rappresentanti della CISNAL, non vi è invece qualche altro motivo, per esempio una certa sfiducia da parte dei lavoratori verso le organizzazioni sindacali genericamente intese? A cosa comunque attribuite una cifra tanto bassa di lavoratori che partecipano alla vita sindacale, in un settore di così vitale importanza?

AMBROGIO, *dirigente della CISNAL*. Io lavoro presso un'azienda, la Lancia, che proprio in questi giorni è in sciopero. Posso dire che in effetti vi è una diffidenza da parte degli operai nei confronti delle organizzazioni sindacali. Il motivo? È duplice, e si rifà agli scioperi inutili, agli scioperi squisitamente politici, che si facevano specialmente nello immediato dopoguerra e il cui ricordo pesa ancor oggi sugli operai; e alla questione dei contributi sindacali. È noto quanto è accaduto in occasione della firma del contratto di lavoro del 1966. I rappresentanti della Confindustria hanno detto: noi vi concediamo non i sindacati nell'azienda, ma le deleghe relative ai contributi sindacali, per poter ritirare le quote. E le altre organizzazioni sindacali, abbandonando la lotta su punti veramente importanti, hanno firmato, in quanto interessava loro avere quei soldi per poter mandare avanti le loro strutture organizzative.

ROBERTI. Beh, questa è una interpretazione un po' cattiva!

AMBROGIO, *dirigente della CISNAL*. Può essere. Come si spiega però che gli iscritti alla nostra organizzazione, che è sempre stata contraria e a quegli scioperi e alla istituzione

di queste deleghe, aumentano, mentre gli altri sindacati stanno indietreggiando?

Io ritengo che certi sindacati abbiano preso troppo in giro i lavoratori, ed ora questi ne diffidano. Ne è una dimostrazione lo sciopero allo stabilimento Lancia di Chivasso, che è stato compatto nonostante che, l'altra mattina, quei sindacati lo abbiano revocato: su 2.760 unità lavorative, tra impiegati e operai, soltanto sei impiegati hanno lavorato.

Per me, onorevole Roberti, il punto è proprio questo: gli scioperi inutili! Mi rivolgo anche all'onorevole Presidente della Commissione: gli scioperi inutili, che da venticinque anni vanno avanti! Talune organizzazioni hanno sempre promesso: rivoluzione, contratti migliori, gestione dell'azienda, ecc. E il risultato della sfiducia dei lavoratori nei confronti di quei sindacati!

CALVI. Quando parleremo degli scioperi approfondiremo questi problemi.

PRESIDENTE. Atteniamoci al tema. Noi siamo facendo un'indagine sui problemi del settore automobilistico.

GUIDI, *Segretario nazionale della Federazione metalmeccanici CISNAL*. Sì, d'accordo, ma noi rispondevamo alla domanda: perché i lavoratori cominciano a non sentirsi più vicini al sindacato? Perché effettivamente noi tutti, noi organizzazioni tutte, siamo partiti per avere una riforma del contratto collettivo di lavoro. Invece siamo ancora ai contratti collettivi di venticinque anni or sono; anzi, direi, siamo caduti anche in alcune norme peggiorative, avendo di fronte una controparte che, un giorno più dell'altro, si oppone alle modifiche delle norme contrattuali rifiutando di portarsi al livello della società di oggi. Ve ne cito una: nel campo metallurgico, per esempio, come possono i lavoratori aver fiducia nelle organizzazioni che non riescono a risolvere il problema della nocività, che è in piedi dal 1938? Son già tre contratti che noi abbiamo fatto, e il problema è stato risolto! Perché con le aziende industriali non si riesce a trovare una soluzione. Vi sono operai che proprio a causa della nocività finiscono all'ospedale. Si è verificato uno sciopero, proclamato dalla CISNAL, in provincia di Vercelli, perché un'azienda, pur avendo avuto operai ricoverati per intossicazioni, non voleva riconoscere alcunché... Né l'Unione degli industriali né la Confindustria volevano portarsi su un terreno di risoluzione! Solo dopo vari giorni di sciopero si è riusciti ad introdurre il discorso, ma solo per quella

azienda. Il problema generale non trova la strada di una soluzione. Ed ecco allora la sfiducia verso i sindacati! Questa è la situazione. Ed ecco perché ci troviamo di fronte ai lavoratori che, a un certo momento, si muovono da soli per modificare la situazione, come nel caso della Lancia a Torino.

Ammettiamo pure che ci siano riflessi anche di ordine politico esterno, che possano aver preso un po' la mano elementi esterni al mondo del lavoro; ma c'è realmente questo malcontento, e noi tutti ne sentiremo le conseguenze quando andremo a rinnovare i contratti collettivi di lavoro (e ce ne sono una sessantina!). La disciplina del lavoro a coltino, che è una parte fondamentale della disciplina dei rapporti di lavoro, è ancora quella del 1937, mentre ora le situazioni sono completamente cambiate. Questi sono alcuni dei motivi di malcontento e di sfiducia da parte dei lavoratori.

SERVELLO. Mi pare che ci sia una notevole convergenza di opinioni negative tra le Confederazioni ascoltate ieri e la CISNAL che ascoltiamo oggi, in ordine alla programmazione. Ora, limitandoci alla programmazione in questo settore, noi, ascoltando qui l'avvocato Agnelli, prima, il dottor Luraghi e l'ingegner Pesenti, dopo, abbiamo rilevato questo dato: che, in sostanza, la programmazione, come fatto generale, come ipotesi di ordine generale, viene dalla Camera, ma poi, in effetti, gli indirizzi concreti, le scelte, vengono fatte dagli operatori economici. Ora, voi avete convenuto con gli altri sindacati che abbiamo ascoltato ieri sul fatto che in questo senso la programmazione indubbiamente non ha funzionato. Come pensate che si possa modificare questo sistema di programmazione che non funziona, con operatori economici che, in base ai dati di mercato, vanno avanti secondo determinate scelte, e i sindacati che continuano a dire *a posteriori* che così le cose non vanno bene? Come pensate di modificare questa situazione? Avete chiesto la partecipazione dei sindacati a livello aziendale, e sta bene; ma a livello di programmazione?

GUIDI, *Segretario nazionale della Federazione metalmeccanici CISNAL*. Nella « programmazione », se non erro - almeno mi riferisco a quella per cui ho partecipato a diverse riunioni di commissione - siamo stati ascoltati in sede consultiva. Ma in sede consultiva si danno certe impostazioni; poi ci si trova di fronte a risoluzioni che sono tutto l'opposto di quello che i sindacati hanno discusso. Praticamente non si è tenuto conto affatto

di quelle che sono state le osservazioni di tutti i sindacati. E vi dirò che i sindacati avevano raggiunto una unica impostazione nell'indicare certe soluzioni. La Confindustria (e mi riferisco di proposito alla Confindustria in modo particolare e quindi alle aziende ad essa associate) è andata avanti per suo conto: e in pratica è stato realizzato proprio quello che era nell'impostazione della Confindustria adducendo a giustificazione che più di quello non si poteva fare!

Noi vogliamo invece che il sindacato sia un organo non solo consultivo. Non dico che si debba realizzare tutto quello che noi vogliamo, ma questi problemi di carattere sociale debbono essere tenuti presenti e si deve giungere a soluzioni che contemperino le esigenze della produzione e quelle dei lavoratori, perché non è solo il capitale che consente la produzione: componente indispensabile è l'apporto dei lavoratori. Ed è per questi motivi che noi sosteniamo e continueremo a sostenere la inderogabile necessità della partecipazione istituzionale dei lavoratori al processo produttivo ed al governo dello Stato.

PRESIDENTE. Se non ci sono altri che pongono domande, io credo che possiamo concludere questo nostro incontro, rinnovando ai sindacalisti della CISNAL qui presenti il nostro ringraziamento per il contributo che ci hanno dato, anche con le risposte che hanno fornito alle domande via via sollevate dagli onorevoli colleghi della Commissione. Grazie.

Proseguiamo la nostra seduta ascoltando adesso i rappresentanti dei lavoratori aderenti al Sindacato italiano dell'automobile (SIDA), presente nelle persone di Mauro Giordana, Bruno Masoero, Nestore Rossetto e Salvatore Pecoraro.

GIORDANA, Dirigente del SIDA. Onorevole Presidente, onorevoli deputati, nell'aprire questa relazione, il SIDA desidera esprimere a lor signori e, per loro tramite, al Parlamento, il ringraziamento dei lavoratori rappresentati dal nostro sindacato per l'interesse che la Commissione industria della Camera dei Deputati pone ai problemi connessi con l'automobile, la quale, se ci viene consentita una espressione che non vuol essere banale retorica, è un poco il simbolo della nostra civiltà e del nostro tempo così come, nei secoli scorsi, lo furono le grandi cattedrali gotiche attorno alle quali gli uomini e le nazioni cercarono di trovare le forme per meglio esprimere le loro genialità artistiche e di consolidare i loro valori spirituali e di progresso umano.

L'automobile, almeno per i paesi che oggi si reggono su un regime di economia di mercato, è senza dubbio alcuno lo strumento più evidente del benessere materiale dei popoli ma, ciò che più conta, è il mezzo che consente la liberazione individuale dell'uomo in una società che tende, per molte ragioni di natura economica, sociale e politica, a sovrapporre i valori singoli della personalità umana e soffocarli nel deterioro collettivismo della massa anonima e senz'anima.

È giusto, quindi, che l'automobile sia oggetto di studio e di analisi, perché se ne possano individuare tutte le conseguenze che essa può creare per la società nel complesso dei suoi problemi economici, sociali e di civiltà che ne possono discendere.

Fra i vari temi che questa Commissione industria della Camera dei deputati ha posto per la sua indagine, non figura quello sindacale e dei rapporti tra i lavoratori e datori di lavoro nel settore dell'automobile: il SIDA pensa di intuirne le ragioni nella volontà di svolgere una indagine in questo settore industriale col preciso obiettivo di delineare un quadro tecnico, visto in tutti i suoi riflessi economici ed organizzativi, indipendentemente dalle correlazioni degli interessi delle forze associative operanti in questo importante ramo dell'industria italiana.

Noi accettiamo questo criterio limitativo d'indagine, ma ci permettiamo di sottolineare soltanto un rilievo: l'avvenire dell'industria dell'automobile, settore propulsore e trascinatore di ogni altra attività economica della produzione, è strettamente legato - condizionato vorremmo dire - ad una moderna prospettiva di dinamica sindacale che attraverso una oculata politica di alti salari e di investimenti coraggiosi, apra nuove possibilità di mercato verso categorie ancora solo potenzialmente interessate all'automobile in quanto prive di capacità economiche per acquistarla.

Abbiamo sostenuto più avanti che l'automobile è il simbolo della nostra civiltà, ma perché essa possa divenire mezzo di civiltà occorre porla alla portata di tutti i cittadini affinché entri nell'uso comune come strumento di promozione umana dei popoli.

Non si tratta di innalzare a mito l'automobile, molto più semplicemente bisogna ch'essa, come le cattedrali gotiche, sia accessibile ad ogni uomo come conquista del progresso e frutto del lavoro speso a favore di tutti e di ciascuno in particolare.

Per questo l'azione del sindacato, come il SIDA lo intende, deve perseguire obiettivi di giusti incrementi economici per il mondo

operaio onde sollevarlo dalla sua secolare condizione di sudditanza economica, per aprirgli traguardi di progresso in un tessuto di umanesimo plenario in cui l'automobile trova una collocazione precisa come prima tappa necessaria ed indispensabile.

* * *

L'automobile italiana e la sua industria portano per l'80 per cento un solo nome: Fiat. La casa torinese su un totale di 1.545.000 automezzi prodotti nel nostro Paese durante il 1968, ha visto uscire dalle sue linee di montaggio 1.358.533 unità. A distanza seguono l'Alfa Romeo con 98.000 e la Lancia con 36.668 unità prodotte. In concessione Fiat sono inoltre prodotte oltre 258.906 mezzi automobilistici (Seat 175.000, ZCZ 45.000, Concord 38.906) in altri Paesi presso i quali sono stati allestiti stabilimenti per il montaggio di modelli originali Fiat. A queste tre marche nazionali si aggiungono, per piccole produzioni, altre Case (Innocenti, Maserati, Ferrari, Moretti, eccetera), che nel corso del 1968 hanno collocato sul mercato 41.799 unità complessivamente.

Si tratta di produzioni di alta classe, non di grandi serie, e di elaborazioni e carrozzatura speciale di tipi delle case maggiori mentre la Innocenti produce, in licenza per l'Italia, modelli inglesi della British Motor Corporation.

Complessivamente la produzione del 1968 ha segnato un incremento del 7,4 per cento sul 1967.

Il mercato italiano nel 1968 ha assorbito 987.000 unità del prodotto nazionale facendo registrare un decremento percentuale del 2,8 rispetto all'anno precedente. In compenso è aumentata la spinta verso il prodotto d'importazione che nel 1968 ha fatto registrare 174.000 unità collocate sul mercato italiano con una spinta in accrescimento del 21,3 per cento a fronte del 1967. Decisamente sostenuta è stata l'esportazione alla quale è stato avviato oltre un terzo (37,6 per cento) della intera produzione nazionale con un aumento di oltre il 7 per cento relativamente al 1967.

Questi dati - considerando anche quello più indicativo dell'intera situazione del mercato dell'automobile in Italia che denuncia uno scarso 0,3 per cento di aumento delle immatricolazioni - ci consentono di fare alcune importanti valutazioni. In primo luogo emerge una situazione di ristagno dei consumi, che si trovano praticamente bloccati sulle posizioni fatte registrare nel 1967. Questo è un sintomo evidente di una progressiva sa-

turazione del mercato che non riesce ad espandersi per chiare impossibilità di trasformare da potenziali in reali domande che continuano, per incapacità economica, a rimanere ai margini del mercato automobilistico. Per buona sorte il settore *export* ha offerto ottime possibilità di assorbimento consentendo i traguardi più sopra citati.

Il fenomeno non è però tale da non richiamare serie considerazioni sulle inversioni di tendenza che il mercato interno va denunciando. Le esportazioni da sole, se non sono sostenute da una robusta domanda nazionale, non possono consentire previsioni di sviluppo del settore.

Questa affermazione è tanto più vera se si considera il fatto che la produzione italiana è cresciuta, rispetto ai livelli mondiali, degli Stati Uniti, dei paesi della Comunità europea e della stessa zona di libero scambio in misura inferiore. Infatti in USA la produzione 1968 rispetto ai dodici mesi dell'anno precedente è cresciuta del 25 per cento con 8.293.000 unità prodotte, del 12 per cento nei paesi della Comunità europea con 6.398.000 unità prodotte in totale, del 15,7 per cento nei Paesi dell'EFTA con 2.037.000 unità prodotte, e del 19 per cento medio rispetto al complesso di tutte le produzioni mondiali.

Confrontando la produzione italiana del 1968 rispetto a quella degli altri paesi, tenendo fermo il criterio secondo il quale si considerano produzioni di origine nazionale anche quelle di case che montano in tutto o in parte i loro complessivi in altri Paesi, abbiamo questo quadro riepilogativo:

USA	unità prodotte	12.475.812
Repub. Federa-		
le Tedesca	»	2.141.694
Giappone	»	1.879.743
Italia	»	1.751.439
Francia	»	1.547.169
Gran Bretagna	»	943.560
Svezia	»	221.700
Olanda	»	65.000

In ordine d'importanza le singole case italiane nella graduatoria mondiale sono collocate rispettivamente: Fiat al 5° posto, Alfa Romeo al 19° posto e Lancia al 23° posto.

La nostra industria automobilistica, come si rileva, è degnamente classificata, sia come singole case sia nel complesso nel novero dei maggiori costruttori mondiali.

Mette conto ancora sottolineare alcune caratteristiche della produzione automobilistica italiana e del ruolo che essa mantiene sul mercato nazionale e mondiale.

La produzione di massa che si deve alla Fiat ha una chiara fisionomia di qualità; essa è in gran parte caratterizzata da modelli di piccola e media cilindrata con distinzione di economicità ed utilitarietà. Sono, questi, attributi abbastanza singolari e difficilmente contrastati dalla concorrenza mondiale che si orienta di preferenza su tipi di cilindrata più elevata e con equipaggiamenti complessivi di più distinto livello. Tuttavia proprio per questa sua particolarità la produzione Fiat avviata all'esportazione deve osservare precisi limiti di prezzo oltre i quali la collocazione non sarebbe più possibile per la concorrenza dei tipi qualitativamente meglio dotati, e ciò impone una politica di prezzi conservata al limite dei costi che solo una forzata azione di ricuperi può rendere via via decrescenti. Su questo argomento vale richiamare il fatto che non poco si incide sulle capacità produttivistiche possibili ad essere sfruttate sul fattore umano della produzione.

Buone possibilità di collocazione sui mercati extra-nazionali trovano i tipi di vetture con caratteristiche sportive. Della produzione Fiat ha largo successo la gamma delle 850 *coupe* e *spider* e 124 *coupe* particolarmente nei mercati nord-americani che uguale accoglienza serbano alle Alfa Romeo con equipaggiamento speciale sportivo e alla Lancia Flavia *coupe* 2000. Bene accolte in USA anche le Maserati, Ferrari, Lamborghini, le fuoriserie Bertone, Frua e Iso particolarmente apprezzate per le loro caratteristiche di chiara distinzione stilistica e di avanguardia qualitativa.

Il carattere fondamentale che ci pare balzi abbastanza evidente dalla analisi della situazione della produzione automobilistica italiana denuncia, se non una possibilità di crisi latente, almeno alcuni fenomeni di stasi dati dal rallentamento dei tassi di incremento produttivo nella loro globalità e da una condizione di ristagno del mercato nazionale. La ragione di tali condizioni riflessive del settore discendono, per la produzione, in primo luogo dalla entrata in vigore delle norme comunitarie nell'area della CEE che hanno definitivamente abbattuto le barriere doganali esponendo la nostra industria a sopportare i riflessi competitivi e concorrenziali dei produttori europei associati al Mercato comune europeo.

Se poniamo attenzione al fatto che in Europa agiscono massicciamente case di origine nord-americana le quali si valgono di firme continentali per il montaggio di tipi originali USA entrando, in cotali condizioni,

a competere coi costruttori indigeni che non sono sostenuti dall'imponente forza finanziaria dei grandi d'oltre oceano, si comprendono meglio i motivi che determinano pause nella corsa espansiva della nostra produzione.

Il settore italiano è riuscito, nel dopoguerra e prima, a consolidarsi per i sensibili minori costi rappresentati dal lavoro: la dinamica della rivendicazione sindacale incentivata dalla politica della integrazione europea ha condotto, via via, ad un livellamento dei salari alle medie comunitarie con riflessi, conseguenti, anche sui costi. Questi motivi impongono naturalmente tutta una serie di problemi tecnici da affrontare e risolvere con urgenza perché indilazionabili e non possibili ad essere risolti se non puntando su maggiori possibilità produttivistiche e di automazione progressiva con l'impiego di considerevoli nuovi investimenti.

* * *

Stando alle dichiarazioni dei responsabili del settore i prossimi dieci anni dovrebbero portare ad un raddoppio della produzione automobilistica italiana.

La Fiat, per bocca del suo Presidente, dichiara esplicitamente di voler raggiungere tale obiettivo entro il 1978, l'Alfa Romeo con la prossima entrata in fase produttiva del costruendo nuovo complesso di Pomigliano d'Arco e con il potenziamento e rimodernamento degli stabilimenti già funzionanti, punta alle 300.000 vetture l'anno che, a fronte delle attuali 100.000, significano un balzo produttivo del 200 per cento.

Meno promettenti le prospettive della Lancia la quale di dibatte in difficoltà notevoli di non facile soluzione. Complessivamente il prossimo decennio dovrebbe assicurare alla nostra industria l'obiettivo di produrre oltre 3 milioni di vetture l'anno. Sembra un traguardo ambizioso ma, se ben valutato, esso non rappresenta assolutamente nessuna eccezionalità.

Solo rispettando gli attuali tassi di incremento (circa il 70 per cento) è possibile ottenere in dieci anni il raddoppio della produzione.

Evidentemente le previsioni non poggiano su eccessive illusioni di allargamento delle aziende a proporzioni molto diverse dalle attuali.

Se, per ipotesi, dovessero conservarsi inalterate certe attuali percentuali di incremento produttivo anche per gli altri paesi costruttori di automobili, fra dieci anni l'Italia si troverebbe ad aver perduto notevole terreno

sul piano della sua importanza sia all'interno della Comunità sia nei confronti di gran parte delle case mondiali delle quali alcune, specie giapponesi, sono lanciate al conseguimento di risultati produttivi impressionanti.

Da un punto di vista serenamente critico ci pare che le previsioni future dell'industria dell'auto possano essere giudicate quanto mai prudenti e tali da non porre rischi preventivamente non calcolati in tutte le pieghe e risvolti dagli apportatori dei mezzi finanziari che soli possono garantire nuovi investimenti per assicurare più massicci incrementi produttivi. I consumi interni tendono a collocarsi su indici che, ci pare, meglio rispondono alla capacità di reddito del nostro Paese; la prima fase esplosiva del fenomeno motoristico di massa va gradualmente esaurendosi per raggiunti limiti di capacità di assorbimento, per l'insufficienza delle infrastrutture a seguire di pari passo l'espansione del mezzo motorizzato e di sopportarne, negli anni a venire, un aumento di circolazione nelle proporzioni percentuali e in valore assoluto come quelli registrati negli ultimi periodi e per una notevole somma di fattori e problemi che l'automobile solleva e pone a volte in modo anche estremo e drammatico come l'inquinamento atmosferico e la paralisi progressiva dei centri abitati.

Si comprende perciò che non si può prevedere un dilatarsi della produzione nei prossimi dieci anni al di là di un raddoppio delle possibilità attuali se non, contemporaneamente, mettendo mano ad una energica politica di intervento nei settori infrastrutturali da un lato, e di rilancio dell'economia dall'altro, per consentire sfogo e possibilità di conveniente impiego dell'automobile e di sbloccare il mercato aprendolo a nuove possibilità di consumo.

L'avvenire dell'industria dell'automobile, come già abbiamo detto, può avere prospettive di progressi ulteriori solo se ad una domanda vivace e vitale del settore *export* è di sostegno un mercato interno che risponda alle possibilità di produzione con immediata e proporzionale capacità di assorbimento.

Il mercato italiano offre ancora concrete possibilità di espansione: i rilievi statistici ci informano che nel nostro Paese esistono poco più di 150 vetture per ogni 1000 abitanti; questa media è di modesta misura relativamente a quella degli altri paesi occidentali industrialmente forti e sostenuti da economie di espansione. Se le previsioni dei tecnici si avvereranno, al termine del prossimo decennio in Italia circoleranno almeno 18 milioni

di automobili vale a dire una ogni 3 abitanti e ciò sempre se parallelamente alla aumentata produzione si concretizzeranno progressivi aumenti di reddito tali da offrire alla domanda una spinta in ascesa e se si realizzeranno le necessarie ed indispensabili costruzioni stradali, autostradali e di sistemazione urbanistica delle città da consentire gli usi per cui l'automobile viene costruita.

L'esportazione che oggi assorbe più di una vettura su tre costruite è possibile che si riduca nei termini nei dieci anni a venire; crescerà, inevitabilmente con l'aumento generale della ricchezza, anche la importazione per soddisfare gusti e bisogni via via meno marginali man mano che le stesse condizioni politiche di relazioni fra i vari paesi tenderanno a normalizzarsi e a trovare una integrazione che superi i limiti nazionali e delle medesime aree economiche associate.

L'avvenire della industria automobilistica è legato, nel prossimo futuro, alla evoluzione tecnologica. È difficile stabilire, a questo proposito, quali potranno essere gli sviluppi del settore e le conseguenze che determinerebbero l'introduzione su larga scala e in produzioni di grandi serie innovazioni di tecnologia che potrebbero trasformare radicalmente l'automobile portandola ad abbandonare criteri e tecniche tradizionali. Il motore rotativo *wankel*, la propulsione ed energia elettrica con batterie, il motore *diesel* convenientemente sfruttato, il vapore, l'energia nucleare, l'impiego più diffuso e razionale delle materie plastiche per le carrozzerie, ecc. non saranno strumenti sui quali una più avanzata tecnologia potrà compiere una decisiva rivoluzione sui tradizionali metodi costruttivi e di impiego dell'auto?

Noi pensiamo che solo grossi interessi consolidatisi attorno alla tecnica tradizionale e alle economie ad essa collegate possano ancora ritardare l'avvento di una trasformazione dell'automobile. Tuttavia è certo che i tentativi frenanti frapposti dall'alta finanza mondiale saranno vinti dalla spinta del progresso per cui non è escluso che nei prossimi due lustri l'industria si troverà a dover fare i conti con una nuova realtà capace di scuotere dalle fondamentali criteri e tradizioni che non si vogliono abbandonare ma che già si intuisce saranno soppiantati da tecniche diverse. In questo senso non ci pare che, diversamente da quanto avviene in altri Paesi e specificatamente in USA, l'industria italiana dedichi convenienti sforzi allo studio ed alla sperimentazione delle tecniche d'avanguardia; questo pone un grosso rischio: quello cioè

che di fronte all'idea capace di rivoluzionare il settore la nostra industria non sia in grado di sopportarne le conseguenze e di offrire valide alternative per continuare a produrre secondo eventuali nuove richieste del mercato.

Anche in ordine a queste considerazioni ci pare che non sia imprudente vedere il destino della nostra industria automobilistica proprio in funzione della ricerca scientifica che, nel ramo, si riuscirà a potenziare. Ogni lira spesa in ricerca è indubbiamente altrettanto, se non maggiormente, produttiva di quanto lo possa essere un qualsiasi nuovo investimento diretto, teso a sostenere la tecnica tradizionale.

La migliore garanzia per l'immediato futuro riposa sulla lungimiranza che si saprà dare a questo particolare settore incoraggiando le energie creative a cimentarsi nella sperimentazione con autonomia di indirizzo e mettendo a frutto tante generose intelligenze che nel nostro Paese rimangono scoraggiate dalle difficoltà di svolgere un vero lavoro di ricerca e che in gran numero si avviano spontaneamente alla « esportazione » con grave pregiudizio per l'intera economia nazionale e di quella dell'automobile in modo tutto particolare per il suo preciso bisogno di tenere il passo coi tempi e con gli sviluppi della moderna tecnologia.

* * *

I fenomeni economici moderni tendono a sostanzarsi prendendo ampie dimensioni e ponendosi a livelli che hanno spiccato il carattere della complementarietà e della integrazione di settori distinti.

L'automobile interessa un grandissimo numero di attività economiche e settori produttivi di natura la più diversa. Oltre alla metalmeccanica, sono direttamente collegati con l'auto i rami della chimica (gomme, materie plastiche, collanti, vernici, ecc.) del vetro (parabrezza ecc.) del legno, della carta, dei tessili, ecc. e sono interessati i settori delle costruzioni edili e stradali, dei trasporti, della agricoltura, ecc., per tutte le implicazioni che con il mezzo motorizzato esistono e sono indispensabili.

Questo dà una idea generale dell'importanza dell'industria automobilistica e ne mette in tutta evidenza la sua funzione di trascinarsi della intera economia. Una solida industria dell'auto non si conserva se attorno ad essa non ruotano senza distonie un po' tutte le altre attività industriali e dei servizi. Particolarmente è necessario che almeno i settori complementari più importanti siano in

qualche modo direttamente controllati dal ramo di sostegno.

Per queste ragioni, qui sommariamente richiamate, l'auto tende a porre il suo controllo produttivo e finanziario sui settori più vicini e di maggiore interesse e ad allargare la sua influenza anche ai settori apparentemente più lontani.

L'automobile è un oggetto che si muove sulle ruote e che percorre tutte le strade e interessa tutti gli uomini: è perciò facile, senza con ciò voler essere paradossali, sostenere che non c'è attività economica che all'automobile possa essere estranea e non collegata. Si comprende, perciò, la ragione per la quale le aziende tendono alle concentrazioni produttive e finanziarie. La grande industria in Italia si è avuta passando attraverso la battaglia decisiva della eliminazione della concorrenza.

Solo poco più di cinquant'anni fa in Italia le aziende del settore si contavano numerose: sono in gran parte scomparse ed assorbite dal più forte complesso, la FIAT. È stato quello il primo, seppur discutibile, fenomeno di concentrazione che non è rimasto isolato in quanto si è regolarmente ripetuto, salvo diverse forme e realizzato in tempi diversi, in quasi tutti i Paesi che oggi hanno una forte industria dell'automobile.

Negli Stati Uniti oggi predominano il campo tre grosse case che solo per ragioni di apparente rispetto alle leggi *anti-trust* consentono il sopravvivere ad una quarta che, però, è tenuta rigorosamente fuori da ogni importante gioco industriale.

La Francia, che sola fra i grandi paesi produttori d'auto, ha una originale condizione di consistente pluralità produttiva dovute a firme diverse, non gode però di posizioni specifiche di prestigio quantitativo.

Per le proporzioni che l'industria dell'auto già oggi ha, per i bisogni ai quali essa deve soddisfare e che sono indubbiamente bisogni di massa, per la mole indiscutibile di necessità finanziarie ch'essa richiede, ci pare fuori discussione, anche in relazione ai programmi ed alle prospettive future, che le concentrazioni si saldino ulteriormente senza consentire dispersioni di forze, energie, esperienze e mezzi economici che devono essere il più possibile fusi ed indirizzati a conseguire risultati di alta redditività che non è possibile in presenza di fenomeni conservati sul piano della concorrenza fine a se stessa e in funzione di una mal intesa salvaguardia di interessi marginali capaci di appesantire il settore e di turbarne l'equilibrio produttivo.

Come si deve controllare e limitare il potere che inevitabilmente si forma attorno alla grande industria che concentra produzioni e mezzi finanziari? Questo è discorso di natura politica che allo Stato e al Parlamento spetta di compiere.

* * *

Le argomentazioni che abbiamo sviluppato cercando di dare una risposta agli interrogativi posti dal tema precedente, ci pare possano, in certa misura, dare una risposta indiretta anche per quanto attiene il nostro giudizio sulla opportunità delle concentrazioni e della acquisizione di controlli sulle industrie accessorie. È difficile dire fino a che punto una industria possa considerarsi accessoria. La distinzione, anche solo accademica, ci porterebbe a cercare una risposta impossibile su quale possa essere considerata l'attività primaria.

L'automobile è il risultato e la fusione di più industrie le quali, tutte, sono egualmente interessate al prodotto finale. Non ha senso sostenere che solo le linee di montaggio sono industria dell'automobile. Lo sono certamente in grande e prevalente misura, ma esse sole non producono automobili.

Per questo le concentrazioni verticali sono nell'ordine naturale della realtà industriale come le concentrazioni orizzontali. La tendenza a fondere i settori siderurgici con quello metalmeccanico e con altri secondari è regola di una logica che è connaturata con la stessa realtà della industria dell'auto: essa esiste come naturale risultante di tutta una numerosa serie di attività che vanno dagli stabilimenti produttivi veri e propri generalmente intesi come industrie dell'automobile, agli accessori più umili ma indispensabili.

L'esperienza dimostra che i grandi del settore a questo tipo di concentrazione già si sono avviati da tempo.

In Italia, per restare nell'area che a noi interessa, la Fiat ha stabilito una larghissima partecipazione azionaria su industrie secondarie rispetto all'automobile ma tutte in qualche misura utili allo sviluppo e consolidamento di questo.

Nel settore accessorio il controllo è ugualmente ampio anche se di difficile rilievo data la impossibilità, per i virtuosismi contabili dei bilanci dell'azienda, di stabilirne con precisione la vera estensione.

La stessa Alfa Romeo, azienda IRI, può, attraverso le aziende collegate con le Partecipazioni statali, contare su partecipazioni e

controlli vastissimi nei settori secondari ed accessori.

Ma la Fiat e l'Alfa Romeo sono case con destino non offuscato da pericoli evidenti: non altrettanto è possibile sostenere per la Lancia, ad esempio, le cui capacità di controllo su settori ad essa non direttamente interessanti sono quanto mai scarse e di poco conto.

La difficoltà di questa pur gloriosa casa torinese discendono anche, in gran parte, dalla sua impossibilità di impostare una originale politica dei costi su particolari ch'essa deve attingere da altri produttori e ciò la spinge sempre più lontano dai grossi volumi di domanda costringendola a contare su un mercato sempre più marginale man mano che mutano i gusti e le valutazioni dei consumatori sui bisogni essenziali di massa e di economicità che l'automobile deve soddisfare.

Per questo ci pare che l'industria della automobile può riuscire meglio nei suoi disegni di sviluppo se estende le concentrazioni al maggior numero di settori ad essa interessati.

* * *

La politica economica del governo, attraverso la programmazione e i relativi piani di sviluppo, poggia, giustamente, su principi di indubbio realismo nello sforzo di favorire lo sviluppo delle industrie sane, incoraggiare la espansione e consentire ad esse quell'incremento produttivistico che solo permette il contenimento dei costi ed assicura la competitività dei prodotti sui mercati mondiali. Oggi non ha più senso l'economia vista sotto il profilo autarchico e chiusa nei limiti degli schemi nazionali.

Ogni paese deve fare i conti con una realtà sempre più evidente che è quella della proiezione dell'economia sul piano supranazionale che impone forti concentrazioni industriali capaci di lavorare e produrre a costi competitivi. Il fenomeno della macro-industria è conseguente al tempo della nostra civiltà dei consumi ed è fuori di dubbio che tale fenomeno, ancorché dimensionarsi, troverà sempre maggiore incremento e più largo sviluppo.

Su questa strada si stanno avviando tutte le grandi imprese del mondo occidentale con tentativi che vogliono giungere, addirittura, alla complementarietà, se non fusione, al limite, di industrie di paesi diversi, fino a ieri in concorrenza, tenendo ad unire sforzi, capitali, esperienze e capacità produttive per

meglio sopportare la pressione dei mercati e produrre a costi sempre inferiori.

Si parla con insistenza, e non sono illusioni, di *avances* di case automobilistiche nord-americane nei confronti di case europee per intese ad ampio respiro e di larghe prospettive per raggiungere gli obiettivi accennati.

Sono cose che rientrano nel normale, irreversibile evolversi delle realtà industriali e perciò occorre tenerne conto se non si vogliono correre brutti rischi non avendo, tempestivamente, fatto i conti con queste situazioni.

E non c'è da scandalizzarsi. Nel momento in cui questi problemi si affrontano è fuori dubbio che essi vengono visti in ordine alla necessità di produrre in maggiore quantità ed a costi sempre inferiori. In ultima analisi il beneficio si trasferisce al consumo con la offerta di prodotti a prezzi più contenuti e questo è risultato che non può non essere tenuto in tutto conto e perseguito con tenacia.

Nel settore automobilistico i *big* internazionali hanno inteso la lezione delle cose e si sforzano di non frazionare le iniziative in attività sterilmente concorrenziali, con sciupio di capitali, per unire, il più largamente possibile, gli sforzi allo scopo di meglio servire i mercati e di ridurre al minimo i costi.

È difficile sostenere, almeno sul piano puramente tecnico, che tale fenomeno possa essere guardato con diffidenza. Non solo teoricamente ma anche nei suoi effetti pratici gli accordi supernazionali di tale natura si tradurranno in risultati positivi e vantaggiosi per i consumatori. È un poco, tanto per usare una esemplificazione un tantino semplicistica ma abbastanza calzante, quanto avviene, più modestamente, nel campo della cooperazione in certi settori economici che per sopravvivere devono rinunciare ad alcune prerogative di frazionismo imprenditoriale con singole, scarse capacità competitive, relegate ad una funzione marginale e spinte sempre più lontane dai grossi mercati di consumo.

È il momento della cooperazione anche per l'industria automobilistica e questo presuppone accordi, scambi di esperienze, reciproci affidamenti, rinunce a posizioni tradizionali e complementarietà di studi e di investimenti. Ogni tentativo di rimanere estranei a questa realtà può significare, in un tempo abbastanza breve, morte per asfissia o, nella migliore delle ipotesi, declassamento ad un ruolo di puro, marginale artigianato.

Non per nulla gli stessi fini della programmazione economica nazionale non prescindono da una visione globale di questa

natura ma anzi la prevedono e tendono a porre gli strumenti anche legislativi perché essa possa realizzarsi in vista del bene comune.

Parlando di automobili, come potremmo parlare di prodotti chimici o di altri, è da dire che il mercato oggi non si formalizza più tanto sul tipo o su nome del mezzo, ma va alla ricerca del prodotto migliore e di prezzo più economico: se così non fosse non si spiegherebbe l'enorme promiscuità delle vetture di tutte le marche sulle nostre strade.

Alla gente interessa l'automobile come mezzo di trasporto che soddisfi a certe fondamentali necessità e che costi il meno possibile. Ma costi ancora ridotti e prezzi più contenuti sono possibili solo se si baderà più al risultato concreto che a certi aspetti marginali. Per questo si pone il problema dei concentramenti.

Quando si è incominciato a parlare nel nostro Paese dell'Alfa Sud, le polemiche, fra i favorevoli e i contrari all'iniziativa, si sono accese particolarmente a proposito degli investimenti necessari alla realizzazione dell'opera.

Un dato di fatto, di essenziale interesse, è quello che l'Alfa Sud richiederà, secondo i più ottimisti, un impiego di non meno di 300 miliardi di lire capaci di produrre, nel disegno dei programmatori, circa 300.000 vetture l'anno aprendo la prospettiva a 15.000 nuovi posti di lavoro (13.000 operai, 2.000 impiegati).

Questo significa che, per creare un nuovo posto di lavoro nell'industria dell'auto, occorrono 20 milioni di lire.

Non vogliamo discutere se tale cifra sia reale, secondo quanto sostengono i programmatori dell'Alfa Sud, o se essa sia ben lungi dal rispecchiare l'effettiva misura necessaria a mettere in moto la complessa macchina produttiva del nuovo complesso, come sostengono coloro che al progetto si sono dichiarati contrari; a noi è sufficiente questo elemento, anche solo indicativo, per sottolineare l'imponente sforzo economico che è necessario per creare nuovi posti di lavoro.

Secondo quanto risulta da autorevoli studi compiuti nell'area dei sei Paesi del MEC dai servizi economici e sociali della comunità, solo due terzi del potenziale industriale è effettivamente sfruttato produttivamente: questo è conseguenza, in particolare, di una irrazionale ed arcaica politica nella distribuzione degli orari di lavoro sui quali pesano, anche, i periodi di riposo settimanale, le festività - civili e religiose - e le vacanze an-

nuali (ferie) entrate nelle norme contrattuali di tutti i Paesi industrialmente consolidati.

Questo significa che una incredibile massa di capitali rimane praticamente improduttiva, facendo salire i costi dei prodotti, limitandone i consumi e, ciò che più conta, imponendo grossi sacrifici per i nuovi investimenti senza, con ciò, offrire proporzionali nuove occasioni di lavoro.

Si tratta, in breve, di stabilire se e come l'Alfa Sud sarà capace di produrre rispettando la legge economica dei rapporti tra costi e ricavi e come potrà raggiungere tale equilibrio in un settore in cui tante case mondiali, e la stessa maggiore produttrice italiana, riescono ad operare non senza difficoltà.

L'interrogativo che si pone non è tanto quello di sapere se l'Alfa Sud troverà mercati aperti ai suoi prodotti quanto se, su tali mercati, l'azienda automobilistica di stato opererà con criteri strettamente economici o meno.

Così stando le cose ci pare di poter concludere che le automobili dello stabilimento di Pomigliano d'Arco avranno certamente una loro possibilità di collocazione sui mercati mondiali, ma dovrà essere l'economia nazionale a coprire le differenze tra i costi reali del prodotto e i prezzi che il mercato imporrà come legge inevitabile del confronto concorrenziale.

Fatte queste considerazioni, la risposta a come potrà ritenersi possibile il collocamento dell'Alfa Sud nel futuro assetto del mercato automobilistico mondiale, è per noi ovvia. I prodotti del nuovo complesso napoletano faciliteranno a collocarsi sui mercati mondiali se le vetture dell'Alfa cercheranno la competizione sul piano di prezzi reali e non politici.

* * *

Lo sforzo americano di assicurarsi la presenza e il controllo del mercato europeo è indubbiamente massiccio. Le tre grandi degli Stati Uniti operano in Europa in misura tale da essersi garantite il 22 per cento degli acquisti nell'area della CEE e del 43 per cento nei paesi associati all'EFTA.

La *General Motors* controlla la *Opel* tedesca che, nel 1968 ha prodotto 658 mila vetture, e la *Vauxhall* inglese: 329 mila vetture nel 1968; inoltre estende la sua influenza su stabilimenti per il montaggio in Olanda, Svizzera, Danimarca e Portogallo. Nel 1968 la *General Motors* ha prodotto in Europa oltre un milione di veicoli.

La *Ford* ha prodotto in Inghilterra 550 mila unità nel 1968; in Germania 320.000 uni-

tà nel 1968. Controlla il montaggio in Belgio; in totale la *Ford* ha prodotto 1.100.000 veicoli in Europa nel corso del 1968.

Chrysler. Controlla la *Rootes* inglese: 180.000 veicoli nel 1968; la *Simca* francese: 322.000 veicoli nel 1968, la *Barreiros*: 40.000 veicoli nel 1968; oltre 550.000 vetture in Europa nel 1968.

Gli investimenti delle aziende americane in Europa sono considerevoli in vista di una forte penetrazione sui nostri mercati. Il disegno dei costruttori d'oltre oceano tende, attraverso gli investimenti e il controllo delle produzioni in Europa, a porre una alternativa e una compensazione alle forti penetrazioni di alcuni costruttori europei e giapponesi sul mercato americano.

È noto che la *Volkswagen* riesce a collocare negli USA quasi 700.000 vetture della sua produzione di Wolfsburg, che trovano favorevole accoglienza proprio perché coprono e soddisfano un'area di domanda alla quale le case americane ancora non rispondono in misura adeguata.

Inoltre la vettura europea è bene accetta all'utente americano perché rappresenta molte caratteristiche di praticità ed economia non comuni al prodotto indigeno. Fattori psicologici di avversione per i modelli tradizionali spostano verso le vetture europee l'attenzione di oltre il 10 per cento della domanda, con preoccupazioni sempre più diffuse, e ben giustificate, dei costruttori americani i quali compensano in Europa questa quota di mercato che sfugge al loro controllo e tendono, inoltre, a condurre esperienze su vetture « compatte » di minore volume nel nostro continente per mettere poi a frutto in casa propria i risultati acquisiti.

Questa politica influenzerà inevitabilmente a breve scadenza tanto il mercato americano, che avrà disponibili mezzi di fattura e concezione europea, quanto quello estero che dovrà misurarsi col prodotto americano il quale può vantare forti posizioni finanziarie capaci di scatenare concorrenze forse decisive.

È evidente che i costruttori europei non possono rimandare ancora la necessità di coordinare i loro sforzi e di ristrutturare, sulla base di più stretti collegamenti, le loro iniziative per fronteggiare l'offensiva americana.

* * *

Nello svolgimento dei temi precedenti già abbiamo dato risposta, seppur sintetica, al peso della concorrenza americana in Europa ed al ruolo capace di svolgere l'industria europea sul mercato americano.

È utile sottolineare ancora come la presenza delle marche europee in USA è resa difficile dalle leggi confederali del *fall-out*, che impongono rigide norme tendenti a scongiurare gli inquinamenti atmosferici e ad assicurare la migliore prevenzione infortunistica, che richiedono equipaggiamenti speciali di non normale dotazione alle vetture europee. Inoltre *General Motors*, *Ford* e *Chrysler* soddisfano alla *anti-trust law*, conservando in vita la *American Motors*, la quale evita le produzioni di massa e soddisfa il mercato nazionale, a parte le preoccupazioni economiche, per quella parte di domanda marginale su cui fanno affidamento i costruttori stranieri, europei e giapponesi. Delle grandi case europee solo la *Volkswagen*, come abbiamo già detto, avvia all'esportazione in USA tanta parte della sua produzione mentre le altre, come la Fiat, si limitano a contingenti modesti di tipi particolari non di grandi serie.

Quale sia il peso degli americani in Europa abbiamo già detto nel titolo precedente.

* * *

Il fenomeno giapponese è certamente singolare e di attualità. Possiamo ben dire che la storia dell'industria dell'automobile non ha precedenti che si possano richiamare all'esempio giapponese. Sorta poco meno di vent'anni fa è oggi la seconda produttrice del mondo con oltre 4 milioni di unità, delle quali 2 milioni sono rappresentati da autovetture.

Agli inizi si è dato quasi esclusivo interesse ai mezzi commerciali e industriali leggeri, in secondo tempo si è affrontato il campo delle autovetture procedendo senza troppi riguardi alla imitazione - quando non si è trattato di copiare quasi integralmente - dai modelli stranieri più diffusi sui mercati mondiali. In seguito la vettura giapponese ha acquistato una sua fisionomia più originale ponendosi all'attenzione anche per gli equipaggiamenti qualitativi di buon livello.

Prima preoccupazione dei giapponesi è stata la scalata e la conquista dei mercati mondiali, dei quali quello americano offriva le migliori possibilità anche per l'indole dei suoi utenti, aperta ad ogni novità e incline al gusto del prodotto estero, meglio se di vago sapore esotico.

Oggi l'industria giapponese colloca all'esterno il 15 per cento del suo prodotto, che è ancora poca cosa relativamente al volume delle vetture prodotte ma non trascurabile se si pone attenzione alla forte domanda di cui è ancora capace il mercato interno.

La difficoltà maggiore che l'esportazione di auto incontra in Giappone è rappresentata dai forti costi dei trasporti che sono necessari per collocare le vetture sui mercati più attivi e che sono individuati nei continenti nord-americano ed europeo. Per questo l'*export* giapponese è interessato anche, e più particolarmente, al settore della marina mercantile per la ricerca di costi vantaggiosi sui trasporti navali dell'automobile. Non è un caso, certamente, che a lato della produzione automobilistica in Giappone si sia consolidato tutto il settore delle costruzioni navali.

Ma le aziende giapponesi puntano ai mercati esteri anche con ambiziosi disegni di edificazione e costruzione di stabilimenti per il montaggio nei paesi in cui esiste una robusta domanda di vetture. È difficile pronosticare il destino di tale proposito, anche perché nel momento in cui le vetture cessano di essere prodotte in Giappone con tutte le facilitazioni, protezionismi e bassi costi di mano d'opera che sono esistenti in origine, è inevitabile il determinarsi di nuove complessive condizioni generali che portano a misurarsi, con eguali forze e possibilità, con la produzione locale capace, sullo stesso terreno, di difendersi validamente.

Non è imminente la prospettiva di una presenza valida dell'auto giapponese in Italia e in Europa. La produzione originale risentirebbe, almeno per il più immediato futuro, di forti incidenze di costo per i trasporti marittimi; una presenza indiretta con linee di montaggio sarebbe condizionata dagli stessi fattori di costo incompressibili delle stesse aziende europee e, per questo, si determinerebbe una situazione di confronto concorrenziale senza validi appoggi di miglior favore iniziale che condizionerebbero fortemente il successo dell'impresa. Esiste poi anche il problema importantissimo delle reti assistenziali, difficili a stabilirsi e delle quali i giapponesi sono assolutamente sprovvisti in Europa.

* * *

Con questo suo modesto lavoro, il SIDA si augura di aver in qualche modo contribuito allo sforzo di questa Commissione parlamentare di delineare il quadro della situazione sulla industria dell'automobile.

Desideriamo concludere esprimendo un giudizio complessivo su tutto l'argomento fin qui trattato.

Le caratteristiche della produzione della industria dell'auto stanno acquistando proporzioni abnormi per la capacità dell'indu-

stria stessa di produrre al di là di precise e prevedibili capacità di assorbimento che lasciano prevedere, come già è avvenuto, il rischio di crisi ricorrenti che impongono massicce riduzioni produttive e — quando si consideri che lo stesso potenziale produttivo è già in condizioni normali sfruttato nella misura di soli due terzi — si può pensare che non è lontano il tempo in cui, se non si pone mano con urgenza a tutti i correttivi necessari, alla concorrenza, già oggi tanto accesa, può far seguito una paralisi progressiva capace di bloccare numerose fabbriche.

L'industria dell'auto ha sviluppato una precisa tecnica di uni-produzione capace di ottenere alti risultati produttivi ma con la conseguenza di non offrire sufficienti garanzie di rapida trasformazione per fronteggiare le saturazioni di mercato e destinare ad altre produzioni gli imponenti potenziali produttivi esistenti.

Secondo fenomeno da considerare è la formazione dei grandi complessi e concentrazioni, che hanno superato gli stessi confini nazionali per imporre la figura della macro-industria, che ha sedi e stabilimenti in più continenti e che produce uguali modelli, assicurando regolari presenze su tutti i mercati, e in accesa concorrenza. Da non sottovalutare il fatto che, pur conservando ancora la loro autonomia reciproca, non poche case hanno già stipulato, o hanno in progetto di perfezionare, accordi e convenzioni per la complementarietà delle produzioni fra marche diverse, onde addivenire al risultato di collegare esperienze, ottenere l'interscambio di tecniche specifiche e rendere più proficuo lo sfruttamento dei mercati tradizionali e per assicurarsi la presenza su quelli potenziali di prevedibile formazione.

Il grande mercato dell'auto rappresentato fino a ieri dai Paesi occidentali economicamente più sviluppati, corre il rischio di una non molto remota saturazione; inoltre l'accesa battaglia concorrenziale non offre più grandi possibilità; gli interessi diventano sempre maggiormente marginali e non tali da soddisfare i disegni dei grandi produttori già, oggi, alla ricerca di mezzi nuovi per rivoluzionare l'automobile.

È certo, comunque, che il destino dell'industria dell'automobile è legato all'apertura di nuovi mercati i quali però, per trasformarsi da potenziali in reali, necessitano di una complessa politica di potenziamento economico e di incremento di reddito dei paesi sottosviluppati o in via di sviluppo.

L'impressione è tuttavia quella che l'industria dell'auto proceda molto più velocemente di quanto si realizzino i progressi generali dei paesi a bassa concentrazione automobilistica, che soli possono offrire prospettive di largo mercato all'automobile.

Il mercato dell'auto conserva caratteristiche di stagionalità che determinano, nel corso dell'anno, andamenti produttivi fortemente variabili i quali impongono, di conseguenza, modificazioni negli orari di lavoro e non consentono livelli di redditi retributivi costanti. Malgrado la voce *export* abbia acquistato tanta importanza per il settore, le contrazioni delle vendite sul mercato nazionale, nel periodo tardo-autunno e inverno, non trovano adeguato compenso in maggiori contingenti avviati all'esportazione oltre mare nei paesi che si trovano nell'emisfero a sud dell'equatore, in cui si avvicendano alle nostre stagioni di basso mercato quelle di più favorevole assorbimento. Non va dimenticato, a questo proposito, che i mercati più vivaci per l'automobile sono nella gran parte individuali nel nostro emisfero, in cui l'avvicendamento delle stagioni è uguale per tutti i grandi produttori di autoveicoli.

L'automobile è un bene di non facile immagazzinamento che, per questo motivo e per l'impossibilità di tenere fermo e improduttivo un ingente capitale rappresentato dal prodotto non avviato alla immediata consegna, deve essere prodotto quando il mercato lo richiede, per consentire la massima velocità nelle vendite e nelle riscossioni e non permettere stasi troppo lunghe nel giro del denaro.

PRESIDENTE. Ringrazio vivamente il signor Giordana per la sua dettagliata esposizione.

Passiamo adesso alla fase delle domande specifiche da parte degli onorevoli deputati.

SERVELLO. La relazione Giordana, completa sotto certi aspetti, mi pare abbia trascurato del tutto l'aspetto sociale del problema, che investe anche il settore dell'automobile. Ciò mi meraviglia non poco, trattandosi appunto di una rappresentanza sindacale.

La mia domanda, comunque, è la seguente: ritenete voi, come sindacato, che, così come stanno oggi le cose in ordine alla programmazione, si possa essere soddisfatti? O non ritenete piuttosto che la sua formula (attualmente, nello specifico settore, la programmazione viene fatta quasi esclusivamente dai produttori, dagli imprenditori) debba essere

in qualche modo modificata, tenendo conto di componenti diverse e complesse, di ordine economico e sociale? Per esempio, vi siete posti il problema del Mezzogiorno anche in relazione a quanto avviene attualmente con le alte concentrazioni nell'area torinese o in altre aree del nord? E in quanto sindacato, vi siete fatti carico di interpretare esigenze più vaste, che vadano al di là dell'area torinese o comunque di quelle strettamente connesse alle iniziative della Fiat?

GIORDANA, *dirigente del SIDA*. Vorrei immediatamente fare una precisazione. Noi non è che abbiamo voluto deliberatamente trascurare di sviluppare un discorso di natura sociale; non l'abbiamo fatto soltanto per rispetto al questionario che ci è stato mandato...

PRESIDENTE. Gliene do atto.

GIORDANA, *dirigente del SIDA*. E abbiamo ritenuto in questo modo di essere coerenti con una certa volontà che ci è parsa molto ben espressa nella lettera di invito che l'onorevole Presidente ci ha inviato, corredata da un questionario ben preciso. Noi siamo ben disposti ad aprire un dialogo su tutti i problemi di natura sindacale. Naturalmente questo va un tantino al di là delle nostre responsabilità, in questo momento, perché non siamo delegati a discutere questo particolare problema. Comunque, sul piano personale, siamo disponibili eventualmente a rispondere a tutte le questioni che lei riterrà di porci.

CALVI. Non si tratta dei rapporti sindacali tra voi e la Fiat, ma degli aspetti relativi all'incidenza sociale...

GIORDANA, *dirigente del SIDA*. Chiaro! Se lei mi consente, magari anche in modo imperfetto, cercherò di darle una risposta, augurandomi che possa essere esauriente.

È chiaro che per noi, proprio perché ci chiamiamo Sindacato dell'auto, si pongono dei grossi problemi sociali in funzione particolarmente dell'automobile. Si pongono proprio per tutti quegli aspetti che abbiamo cercato, forse in modo troppo approssimativo e non completo, di esplicitare nella esposizione testé fatta (che malauguratamente non ci è stato possibile leggere tutta intera) e che ci auguriamo possano emergere da una lettura più attenta. L'automobile crea dei fenomeni sociali che investono in modo particolare e diretto i lavoratori che nell'industria lavo-

rano. E noi siamo dell'avviso, proprio perché consideriamo il settore produttivo dell'automobile come un settore di punta, un settore trascinatore un po' di tutte le altre attività industriali e produttive, che si debba caratterizzare proprio nel settore dell'automobile un'azione ed una dinamica di carattere sindacale originale, di avanguardia, di spinta e di trascinamento di tutti gli altri settori.

Per esempio, noi non ci limitiamo, nel settore dell'automobile, in cui siamo rappresentati (ma non siamo rappresentati soltanto in quello, per la verità) a svolgere un'azione sindacale di puro rivendicazionismo, per avere più soldi, no! Noi tendiamo alla trasformazione, fin dove è possibile, dei sistemi classici finora tenuti in piedi nel rapporto di lavoro; cerchiamo di realizzare un cambio di fisionomia del lavoratore all'interno delle aziende. Cioè il lavoratore, secondo noi, nell'industria dell'auto, a cominciare anzi da essa (non vogliamo farne una questione di carattere esclusivo), deve arrivare a trasformare la sua fisionomia tradizionale per diventare partecipe di tutto il destino della azienda; cioè non deve essere più soltanto il salariato, esposto a tutte le difficoltà, connesse ovviamente anche a un tipo di azienda di grandi dimensioni, ma deve arrivare direttamente alla partecipazione aziendale. Se vogliamo usare un termine molto più chiaro, più esplicativo, che però non riassume esattamente il nostro pensiero, vorremmo arrivare all'azionariato operaio, di modo che i lavoratori non siano soltanto percipienti di un reddito fisso rappresentato dal salario o dallo stipendio, ma ad essi sia offerta la possibilità di avere una pluralità di redditi, che le aziende dell'auto, a nostro avviso, sono oggi in condizioni di poter offrire. Questo è il nostro indirizzo, il nostro giudizio complessivo, soltanto sommariamente espresso qui, e che non ha la pretesa di aver esaurito l'argomento.

SERVELLO. Vorrei insistere sulla domanda, che era questa: ad una visione aziendalistica e produttivistica può sfuggire un dato essenziale, fondamentale, vale a dire che lo sviluppo dell'automobile e dell'industria automobilistica provocano situazioni, come dice lei, di ordine più vasto che riguardano non tanto e non solo la comunità nella quale voi vivete e attorno alla quale voi gravitate, ma anche comunità più generali, più vaste: per esempio il Mezzogiorno. Sul problema della programmazione, così come è stata realizzata oggi, mi può dare una risposta?

È stata realizzata bene o male? Ha corrisposto, secondo voi, alle esigenze del Mezzogiorno o non vi ha corrisposto? Proponete dei correttivi?

GIORDANA, *dirigente del SIDA*. La programmazione, evidentemente, non ha dato i risultati che da essa ci si aspettava. Ora, lei intende bene che non è colpa dei lavoratori se il problema del Mezzogiorno non è stato risolto. È chiaro che noi abbiamo a cuore i giusti traguardi del progresso che anche i lavoratori, in modo particolare i lavoratori meridionali, si pongono; ma è chiaro che non è da attribuire al sindacato la colpa di non aver raggiunto quei traguardi di progresso che la programmazione si proponeva. Ora, noi non ci ripromettiamo neppure di aprire un discorso esclusivo, come lei ha detto, e di carattere puramente aziendalistico nell'interno delle aziende dell'auto; ciò non è vero! Perché noi questo discorso non lo facciamo soltanto alla Fiat; questo discorso lo facciamo alla Lancia; lo facciamo, fin dove è possibile, con una risposta che è per lo meno deludente, all'Alfa Romeo; cerchiamo di portarlo avanti anche nelle altre aziende in cui siamo rappresentati.

Non so se questa è una risposta che la soddisfa. Mi spiego meglio: il nostro obiettivo è globale. Il nostro discorso lo poniamo globalmente al mondo sindacale; lo poniamo all'attenzione di tutti i lavoratori. È chiaro che lo portiamo avanti in modo particolare nell'azienda in cui siamo più forti, in cui questo discorso per noi è più facile, è più agevole svilupparlo, perché abbiamo maggiore ascendente su un gran numero di lavoratori che noi direttamente rappresentiamo.

Il problema del Mezzogiorno è altrettanto pressante e urgente per noi come penso lo sia per i rappresentanti del popolo quali voi siete, come penso sia per tutta la nazione! Noi a Torino abbiamo un fenomeno che non può certamente lasciarci senza preoccupazioni ed è un fenomeno che non può non richiedere una risposta immediata: ci sono 15.000 nuovi lavoratori che arrivano dal sud e non hanno neppure un letto, non dico una casa.

È chiaro che la programmazione non ha agito nel senso di prevenire questi fenomeni; ma se essi si sono determinati, la colpa non è del sindacato e non può essere neppure colpa nostra! Noi sviluppiamo un discorso di rivendicazioni e di indirizzo sindacale, naturalmente tenendo presente anche i particolari problemi di ordine economico gene-

rale; è chiaro perciò che non si può far risalire al sindacato o a noi in particolare una mancanza di sensibilità per questi problemi.

Le dirò che proprio la settimana scorsa abbiamo partecipato, a Torino, ad una riunione indetta dal sindaco di rappresentanti sindacali, di forze industriali e di altri responsabili della vita cittadina; in quella riunione si è affrontato il grosso problema delle abitazioni e noi abbiamo fatto presente che fin dal 1962 lo avevamo proposto con una diversa impostazione, per evitare quello che oggi avviene così drammaticamente; un modo diverso, magari egoistico, ma che, se fosse stato comunque tentato, oggi non avremmo la situazione che abbiamo! Lei mi insegna infatti che la legge n. 60 del febbraio 1963 ha dato alle aziende la possibilità (articoli 14 e 15) di utilizzare direttamente i contributi GESCAL per la concessione di case ai lavoratori. Né la Lancia né la Fiat hanno però voluto usufruire di tale possibilità e le case GESCAL per i lavoratori a Torino non sono state costruite, per cui oggi assistiamo alla vergogna di 400 miliardi di contributi GESCAL inutilizzati, quando nel capoluogo piemontese ci sono decine di migliaia di cittadini che non hanno casa e che dormono nelle stazioni ferroviarie o nei dormitori pubblici.

Questi problemi noi li abbiamo presenti. Non dimentichi, onorevole Servello, che Torino - per fare un paradosso - è la terza città meridionale d'Italia. Come possiamo quindi ignorare i problemi del Mezzogiorno, quando il Mezzogiorno lo abbiamo in casa?

ALESI. Ho sentito parlare di redditività del sistema di produzione automobilistico, e vorrei chiedere a voi un parere freddo, autonomo, distaccato, nei riguardi della redditività del programma Alfa Sud.

Il vostro sindacato ha una caratterizzazione nel settore più strettamente automobilistico. Vorrei chiedervi tuttavia se, insieme allo sviluppo di tale settore, vi siete chiesti qual è l'incidenza di altre spese infrastrutturali ad esso collegate: strade, autostrade, tangenziali e via dicendo.

E inoltre: qual è il vostro giudizio sulla partecipazione del lavoratore all'azionariato?

Infine: abbiamo ascoltato che nel settore dell'auto vi sono pochi iscritti ai sindacati. A cosa è dovuto ciò? A una resistenza, a una pressione negativa del datore di lavoro? O a un disinteresse dell'operaio?

Per concludere, vorrei un giudizio di carattere prettamente sindacale sui rapporti tra

lavoratori e datori di lavoro nel settore dell'auto.

GIORDANA, *dirigente del SIDA*. Se dovessi rispondere esaurientemente a tutta la serie di domande che l'onorevole Alesi mi ha posto, la discussione assorbirebbe un tempo eccessivo. Cercherò perciò di essere il più possibile sintetico.

In primo luogo, vorrei mettere in chiaro una cosa. Il SIDA non è un sindacato slegato, solo, dalle incerte origini. No, il SIDA è il Sindacato italiano dell'auto, affiliato a una Federazione di sindacati metallurgici, in cui sono presenti anche altri sindacati di altri settori. A differenza del sindacalismo tradizionale, cioè, noi articoliamo la nostra struttura in sindacati di settore e non di categoria. Come il nostro sindacato, vi è quello dei siderurgici, dei metalmeccanici di precisione eccetera, sindacati che sono tutti, per usare un termine riassuntivo del concetto, fratelli nella Federazione dei sindacati metallurgici della internazionale cristiana, la quale è a sua volta affiliata alla Federazione internazionale dei sindacati cristiani, con sede a Bruxelles.

Lei, onorevole Alesi, mi ha parlato di programmazione e di quale potrà essere il futuro dell'auto in funzione della realizzazione di quest'ultima. Se la programmazione non viene posta il più presto possibile in condizioni di conseguire i suoi traguardi, ho non solo l'impressione, ma la convinzione, che le previsioni fornite dall'avvocato Agnelli non si potranno assolutamente concretare. Voglio proprio vedere, infatti, come potranno fra dieci anni circolare diciotto milioni di automobili per le nostre strade con le infrastrutture attuali. Nelle città già siamo praticamente alla paralisi: esse non sono più fatte sulla misura dell'uomo, ma sono diventate un grande caos dove l'uomo arriva alla nevrosi. È evidente perciò che la programmazione deve il più sollecitamente possibile essere messa in moto non soltanto per costruire strade, ma per affrontare il problema urbanistico e trovare diversa soluzione agli insediamenti degli uomini, perché nelle città non si circola più, perché nelle città lo *smog* è diventato un pericolo imminente: con tutte le conseguenze che ne possono derivare.

Lei mi ha chiesto un più preciso giudizio su quel che noi intendiamo per compartecipazione, anche in vista di eventuali fusioni o collegamenti a livello europeo delle aziende automobilistiche. Ho già detto che non ci riferiamo all'azionariato operaio inteso

nel senso classico della parola, anche perché si chiederebbero ai lavoratori sacrifici maggiori di quanti potrebbero essere i benefici loro offerti. Constatiamo una realtà per la quale le aziende, attraverso l'autofinanziamento, senza arrivare cioè a degli investimenti di nuovi capitali freschi, riescono egualmente a far fronte a determinati programmi di espansione. Ora, questi programmi di autofinanziamento da dove emergono? Emergono dalla produttività del fattore umano, che è l'unico in qualche modo ancora sfruttabile. Per cui noi poniamo il partecipazionismo in funzione del maggior aumento patrimoniale che le aziende vengono ad acquisire attraverso l'autofinanziamento. Non solo; nei casi in cui si verificano aumenti di capitale sociale, noi rivendichiamo per i lavoratori una giusta parte di opzione per l'acquisto di nuove azioni, in valore nominale, così come vengono emesse, perché non possiamo ammettere che il fattore produttivo lavoro sia considerato subordinato o di secondo ordine rispetto al fattore produttivo capitale; quanto meno li vogliamo vedere entrambi sullo stesso piano. Ora ci pare che tutto ciò potrebbe essere facilitato nella proiezione delle aziende ad un livello supernazionale, anche perché ciò potrebbe meglio cementare il senso di solidarietà degli europei tra di loro. L'operato della Fiat che partecipa nella stessa misura alla sua azienda con l'operaio della Citroën, entrambe fuse, trova ben maggiori possibilità di colloquio, di portare avanti un originale discorso di natura sindacale e sociale. E questo in modo particolare ciò che noi intendiamo per partecipazionismo.

Lei mi ha anche chiesto il motivo per il quale, nelle aziende dell'auto, ci sono pochi iscritti al sindacato. Per quanto ci interessa, onorevole Alesi, noi non abbiamo motivo, naturalmente, di ritenerci soddisfatti, ma, per lo meno, facendo i giusti rapporti con i nostri concorrenti (è una parola antipatica ad usarsi ma è abbastanza espressiva), ci troviamo in posizione di una certa soddisfazione. Le posso dire che il tasso di sindacalizzazione all'interno delle aziende dell'auto in cui siamo presenti (Fiat, Alfa Romeo, Lancia, OM, negli stabilimenti di Torino, Milano, Modena, Brescia, Napoli, eccetera), per quanto si riferisce al nostro sindacato, in proporzione ai lavoratori delle aziende, supera il 10 per cento. È chiaro che è ben poco. Si tratta di iscritti paganti.

Noi abbiamo la soddisfazione di dire che siamo in grado di poter provare, in qualsiasi

momento, questa nostra consistenza, questa nostra capacità di rappresentanza, in quanto il nostro statuto pone ben chiare e precise norme sulla pubblicità che deve essere data ai nostri sistemi organizzativi. È chiaro che non è molto. Può esserci però di particolare, se pur parziale soddisfazione, sapere, come ha detto lei, che la percentuale globale dei sindacalizzati nel settore dell'auto arriva al 20 per cento: il che significa che noi ne rappresentiamo un buon 50. Ripeto che questo non è sufficiente; è poca cosa. Ma c'è una ragione del fatto che nel settore dell'automobile ci sono pochi iscritti al sindacato. E cercherò di spiegarla. Nel settore dell'automobile, che si caratterizza un po' nella Fiat, c'è una tradizione, ormai affermata nella dinamica dei rapporti sindacali, che è data dalle commissioni interne, organismi non direttamente sindacali in quanto vi sono rappresentanti di tutti i lavoratori della azienda, direttamente eletti dai lavoratori. È chiaro che sono eletti in funzione di liste che portano il simbolo delle diverse organizzazioni. Ma i lavoratori eleggono più particolarmente il loro collega, il loro compagno di lavoro, e non danno a volte tanto il voto alla lista quanto più propriamente al nome, al candidato.

Ora, le commissioni interne - dobbiamo essere onesti - alla Fiat, hanno dato buona prova. Alla Fiat, le commissioni interne hanno sviluppato, nel corso di oltre venti anni, una politica di rivendicazioni, una politica veramente sindacale, nei confronti dell'azienda, che, se non ha dato i risultati che complessivamente ci si aspettava, comunque ha dato i risultati sufficientemente buoni: e certamente superiori ai livelli contrattuali raggiunti attraverso la contrattazione collettiva che i sindacati hanno operato. Per cui esiste, all'interno delle aziende dell'auto, non dico una prevenzione, ma esiste una particolare preferenza ad individuare, come rappresentanti sindacali, non tanto i sindacati esterni all'azienda quanto i membri di commissione interna presenti dentro l'azienda, eletti direttamente dai lavoratori. Questa è un po' la ragione.

Comunque adesso mi si può porre la domanda: come mai allora voi rappresentate il 50 per cento di questo 20 per cento degli iscritti? Possiamo dire che la ragione può essere forse ricercata nel fatto che il nostro sindacato ha sempre dato il maggiore appoggio alle commissioni interne, ha sempre lasciato alle commissioni interne un'ampia libertà di azione all'interno delle aziende,

anche perché ha compreso come a volte sia molto più facile conseguire determinate conquiste e realizzazioni attraverso le commissioni interne che non attraverso il sindacato; senza con questo arrivare a stabilire che il sindacato, nel gioco complessivo e nella economia generale della impostazione sindacale degli interessi dei lavoratori, non sia utile. Non vorrei assolutamente che la mia affermazione fosse intesa in questo senso!

ERMINERO. Lei definiva come una delle prospettive dell'industria automobilistica la concentrazione verticale. Ascoltando le relazioni del dottor Luraghi e dell'avvocato Agnelli, mi sembra invece che l'orientamento attuale delle aziende automobilistiche sia quello diretto non verso una verticalizzazione della produzione, ma verso la ricerca di punti di acquisto differenziati e concorrenziali, per quanto riguarda la serie degli accessori che occorrono. Quindi mi sembrava che le loro dichiarazioni, se ho ben capito, fossero contrastanti con questo indirizzo verticalistico che, se accettato e portato alle sue estreme conseguenze, certamente aumenta il potere monopolistico delle aziende esistenti.

La seconda domanda, la cui risposta forse potrebbe anche esulare dal contesto della sua relazione che non ho potuto ascoltare, riguarda un suo giudizio su quanto possa rappresentare, dal punto di vista del progresso tecnologico, l'attuale produzione in serie automobilistica. Debbo farle un po' di cronaca, per farmi capire meglio. Ascoltando le relazioni di Pesenti e Luraghi, abbiamo appreso che le piccole aziende automobilistiche (dico piccole proporzionalmente alla Fiat), sviluppano una serie di ricerche, una serie di brevetti, attraverso anche competizioni automobilistiche, e che sono portate alla specializzazione in alcuni settori, in modo da dare un apporto superiore a quello della grande industria nel settore della ricerca e dell'attuazione delle nuove tecnologie. Ora, quale è, secondo lei, il peso che la grande industria di serie, presa per settore automobilistico e non come complesso meccanico, ha nel progresso tecnologico generale del nostro paese?

GIORDANA, *dirigente del SIDA*. Per quanto riguarda il primo quesito da lei posto, vorrei precisare che noi non crediamo affatto a quello che in proposito dice Agnelli. Possiamo comprendere benissimo le ragioni per le quali Agnelli e altri capitani d'industria fanno affermazioni di tal genere, ma certa-

mente non possiamo dividerle, perché i fatti dimostrano esattamente il contrario.

Ho detto nella mia relazione che è molto difficile poter capire dai bilanci che le aziende presentano quale sia la vera entità delle loro partecipazioni, perché esse sono molto abili nella presentazione e ricorrono a magnifici artifici solo a loro comprensibili; tuttavia vi è almeno un dato di fatto, per noi al di fuori di ogni discussione, ed è che l'influenza delle grosse aziende nei confronti dei settori secondari della produzione esiste ed è massiccia, indipendentemente da ciò che può dire Agnelli.

Per quanto riguarda le aziende non di grande serie, quali la Lancia ed altre, cui lei ha fatto cenno, la loro funzione a nostro avviso dovrebbe esser proprio quella di dedicarsi in modo particolare, più che alla produzione di piccola serie — che verrebbe nel gioco complessivo del mercato a trovare difficile collocazione e ad aver vita grama — alla ricerca. Lei sa benissimo che la Lancia ha una gloriosa tradizione di macchine di alta qualità e di alto prestigio. L'importante è sapere fino a che punto il lavoro di ricerca, il lavoro di messa a punto di particolari tecniche che può esser fatto da queste piccole aziende, può essere utile alle grandi. Certo, anche in questo campo sarebbe necessario arrivare al superamento della concorrenza sciocca e condotta sul piano del collocamento a tutti i costi di un prodotto concorrente, per avere invece una complementarietà, fin dove è possibile, delle grosse imprese con le piccole, ai fini di un'agevolazione del lavoro di ricerca.

Abbiamo dato un particolare rilievo al problema della ricerca, che noi riteniamo indispensabile se non vogliamo che le nostre aziende e le nostre produzioni automobilistiche abbiano quanto meno a breve termine a trovarsi in gravi difficoltà, per inevitabili modificazioni anche di carattere strutturale. Non dimentichiamo che gli Stati Uniti spendono per la ricerca ingentissimi capitali, cosa che non mi risulta avvenga in Italia, dove si procede sul piano della tradizione senza preoccuparsi eccessivamente di fatti nuovi che possono influenzare il mercato in un prossimo futuro e lasciare, ciò che è più grave, sprovvoluti i lavoratori di fronte a crisi che possono essere determinate dalla nascita di nuove tecnologie.

PRESIDENTE. A conclusione di questo colloquio, ringrazio vivamente i rappresen-

tanti del SIDA per il contributo dato alla nostra indagine.

Proseguiamo la nostra seduta con l'audizione dei rappresentanti della Confederazione italiana dirigenti d'azienda (CIDA). Fra di essi, mi è stato ora detto, non è presente l'avvocato Perolo, per motivi di famiglia, il quale ha però collaborato alla stesura della relazione.

Sono quindi presenti, per la Confederazione italiana dei dirigenti d'azienda: il dottor Costantino Bagna, capo delegazione, vicepresidente della CIDA e presidente della Federazione nazionale dirigenti aziende industriali (FNDAI); il dottor Alberto Bersani, del sindacato dirigenti aziende industriali di Torino; l'avvocato Mario Mazzi, dell'Associazione lombarda dirigenti aziende industriali (ALDAI); il dottor Gian Mario Rossignolo, del sindacato dirigenti aziende industriali di Torino; il dottor Giampiero Zanni, dell'Associazione lombarda dirigenti aziende industriali (ALDAI); l'avvocato Raffaele Ciabattini, vicesegretario generale della CIDA e della FNDAI.

Noi li ringraziamo in anticipo vivamente per il contributo che vorranno dare alla nostra indagine sul settore automobilistico. Do la parola al dottor Costantino Bagna per lo svolgimento della sua esposizione, a nome della CIDA.

BAGNA, Vicepresidente della CIDA. La delegazione CIDA aderisce all'invito rivolto ai dirigenti di azienda di intervenire nell'indagine conoscitiva in atto sull'industria automobilistica per esprimere il punto di vista dei dirigenti stessi in materia.

Essa ringrazia la XII Commissione Industria della Camera e, in modo particolare, il suo presidente onorevole Antonio Giolitti per l'invito stesso che assume un significato di speciale rilievo in quanto accoglie il contributo che gli esponenti della funzione direttiva aziendale sono in grado di dare agli effetti di una più ampia conoscenza della problematica del settore. Si tratta di una collaborazione volenterosa e disinteressata che deriva dalla sensibilità peculiare di una categoria di lavoratori subordinati, caratterizzata da un alto livello di competenza e responsabilità.

Il parere che la delegazione porta in questa sede e sui problemi riguardanti l'industria automobilistica va quindi inquadrato nell'ambito di dette specifiche competenze e della posizione che il dirigente assume nel mondo del lavoro. Libero, quindi, da preoccupazioni di interesse soggettivo, il parere che si esprime vuole essere in linea con le finalità fissate per

statuto dalla Confederazione italiana dei dirigenti di azienda che propongono ai propri aderenti una mobilitazione delle esperienze e dell'intelligenza per poter meglio cooperare all'equilibrato sviluppo del Paese.

Le principali rilevazioni statistiche relative al 1968 sono ormai concluse, ed è quindi possibile dare un quadro aggiornato della situazione al 1° gennaio di quest'anno. Naturalmente per taluni fenomeni si dispone anche di elementi più recenti, che consentono qualche indicazione sulla congiuntura in questo primo scorcio di 1969.

Cominciamo dall'esame dell'anno decorso: i risultati sono nel complesso positivi, ma non sono mancate zone d'ombra, come rivela l'analisi dei risultati stessi. Nel complesso i progressi della produzione 1968 sono dovuti esclusivamente al miglioramento dell'esportazione, mentre il mercato interno è rimasto sempre al di sotto dei livelli 1967 ed ha colmato il divario soltanto negli ultimi mesi.

PRODUZIONE

	1968	1967
Vetture	1.544.932	1.439.211
Autocarri	115.420	100.369
Autobus	3.296	3.089
TOTALE	1.663.648	1.542.669

Nell'insieme si ha un avanzamento del 7,8 per cento (nel 1967: +13 per cento e nel 1966: +16 per cento), ripartito: +7,3 per cento le vetture, +15 per cento gli autocarri, +6,7 per cento gli autobus.

Più in dettaglio:

Autovetture. Rappresentano in numero quasi il 93 per cento della costruzione automobilistica. La ripartizione per gruppi di cilindrata è la seguente:

	fino a 500 cc	da 500 a 1.000 cc	da 1.000 a 1.500 cc	da 1.500 a 2.000 cc	oltre 2.000 cc
numero	381.117	525.790	452.607	181.399	4.019
per cento su totale	24,67	34,03	29,3	11,74	0,26

Rispetto al 1967 si ha uno spostamento a favore del gruppo 500-1.000 cc (però l'incidenza delle due classi fino a 1.000 cc insieme considerate resta invariata), così come del gruppo 1.500-2.000 cc, a riprova di un passaggio verso le cilindrature maggiori sia nel campo utilitarie che delle vetture medio grandi.

Autocarri. Per il secondo anno consecutivo si ha un miglioramento percentuale più pronunciato rispetto alle vetture anche se il tasso di accrescimento è ridimensionato (nel 1967: +250 per cento, mentre nel 1968, come si è visto, +15 per cento).

	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Portata fino tonnellate 3,5	39.730	37.871	53.436	57.440	68.619	77.977
oltre	31.849	20.434	15.862	23.293	31.750	37.443
TOTALE	71.579	58.305	69.298	80.733	100.369	115.420

Interessante rilevare che i mezzi medio pesanti hanno infine superato il traguardo del 1963, il che sottolinea però che per quasi un quinquennio ci si è mantenuti su livelli inferiori alla potenzialità delle imprese e del mercato.

Trattandosi di « beni strumentali » per eccellenza, il fenomeno va considerato come specialmente positivo. Occorre però mettere

in rilievo due motivi che si oppongono a valutazioni eccessivamente ottimistiche:

- l'attuale ripresa è soprattutto collegata alla favorevole congiuntura edilizia. Poiché la stessa verrà inevitabilmente a ridimensionarsi, anche l'espansione dell'autocarro è destinata a rallentare. Proprio l'esperienza del periodo 1962-1965 insegna che in tale settore i mutamenti di andamento, quando si realiz-

zano, sono particolarmente incisivi: si manifesta infatti repentinamente un forte supero di offerta di trasporto, e la domanda di automezzi nuovi subisce cadute pronunciate;

— è tuttora irrisolto il problema dei pesi e dimensioni degli autocarri. Attualmente i veicoli di fabbricazione nazionale devono rispondere a prescrizioni costruttive superate dalla tecnica della progettazione che consentirebbe, come già in atto in molti Paesi esteri e preconizzato dalla CEE, carichi maggiori. Ciò penalizza i trasportatori italiani nei confronti di una parte importante dei concorrenti stranieri, i quali, sul mercato internazionale e in base ad accordi di reciprocità sullo stesso nostro mercato, possono valersi di mezzi adatti a portate superiori. La penalizzazione si ribalta anche sulle case costruttrici, costrette a fabbricare doppie serie di autocarri, rispettivamente per l'Italia e per l'estero, con sensibili aggravii di costo.

Una volta annullatasi o rallentatasi l'eccezionale spinta congiunturale di cui al punto precedente, tale situazione di minorità e di attesa per una legge risolutiva del problema, verrebbe nuovamente ad operare, come già nel recente passato, quale grave remora.

Autobus. Progresso contenuto al 6,7 per cento rispetto al 14 per cento dell'anno prima, a livelli del 1962 (3.583 unità) e del 1963 (3.666) tuttora insuperati. Restano le ragioni di fondo che incidono negativamente sul settore delle autolinee: spopolamento delle campagne, concorrenza di altri mezzi di trasporto, difficoltà nell'adeguamento delle tariffe.

Per completare il quadro, si danno alcuni cenni sull'attività dei carrozzieri e dei rimorchiisti.

Carrozzerie. Gli allestimenti sui telai di vetture sono passati da 46.400 a 57.400 (più 24 per cento), quelli di veicoli industriali da 46.500 a 51.600 (più 11 per cento). Note soddisfacenti quindi, che riflettono, nel caso delle vetture, una certa propensione dell'utente verso il modello di serie « fuoriserie », di solito a caratterizzazione sportiva, e per i mezzi utilitari l'incessante spinta alla specializzazione del trasporto merci.

Rimorchi. Quasi 12.000 le unità costruite, contro 10.000 nel 1967. I mezzi oltre 30 quintali di portata, cioè i veri rimorchi per traino di autocarri, sono saliti da 5.700 a 6.600, con un progresso del 16 per cento.

L'andamento di cui sopra deriva, come già anticipato, da un comportamento non uniforme della domanda nelle sue due componenti

fondamentali: quella interna e quella estera. Consideriamole separatamente.

IMMATRICOLAZIONI

	1968	1967
Vetture	1.167.614	1.162.246
Autocarri	84.001	76.456
Autobus	2.349	2.001
TOTALE	1.253.964	1.240.703

Nel totale, a fronte dell'avanzamento del 15 per cento realizzato nel 1967, si ha completa stazionarietà: + 1 per cento. Fanno eccezione gli autocarri e gli autobus, ma le vetture non vanno più in là del + 0,5 per cento. Per queste ultime poi il tasso è divenuto positivo soltanto a fine anno, stante una certa ripresa della domanda proprio nel periodo in cui nel 1967 si era avuta una sensibile contrazione.

ESPORTAZIONI

	1968	1967
Vetture	557.695	404.401
Autocarri	28.352	20.821
Autobus	1.099	1.633
TOTALE	587.146	426.855

Le esportazioni rappresentano la nota veramente positiva dell'anno:

L'incremento è del 37,5 per cento, ripartito con percentuali pressoché equivalenti tra vetture (+ 37,9 per cento) e autocarri (+ 36,2 per cento). Flettono per contro gli autobus (— 32,7 per cento).

In cifre assolute le vendite all'estero rappresentano il 35 per cento della produzione, con un sostanziale miglioramento rispetto agli ultimi anni, in cui si era oscillato su valori intorno al 28 per cento.

I maggiori mercati sono nell'ordine: Repubblica Federale Tedesca, Francia, Paesi Bassi, Stati Uniti, Belgio, Svizzera, Regno Unito, Jugoslavia, Austria, Danimarca, Sud Africa, Portogallo, Polonia. Prevalgono nettamente gli Stati del MEC che da soli hanno assorbito circa il 55 per cento. Alle vendite di-

rette vanno poi aggiunte le circa 300.000 unità montate o prodotte su licenza italiana in tutto il mondo.

I risultati sopra riportati sono tanto più significativi in quanto conseguiti in un anno non certo avaro di difficoltà eccezionali in importanti sbocchi: ricordiamo il contingentamento attuato per quattro mesi in Francia, le misure restrittive di ordine finanziario introdotte dal Regno Unito. Ad esse vanno aggiunte anche le prescrizioni sulla sicurezza e l'inquinamento atmosferico applicate dagli Stati Uniti che, per essere state concepite sui modelli americani, hanno arrecato non indifferenti gravami agli importatori stranieri. Anche altri Paesi europei si stanno ponendo su tale strada, senza attendere una disciplina uniforme internazionalmente concordata, che sola ridurrebbe gli oneri a limiti ragionevoli con eguale risultato.

A queste situazioni di minore recettività da parte di alcuni mercati, si è aggiunta per le nostre fabbriche la necessità di affrontare le posizioni di maggiore, anormale, competitività di cui sono venuti a fruire in tutto il mondo alcuni fra i più diretti concorrenti: si è trattato dei francesi e degli inglesi, aiutati i primi da specifiche misure di sostegno alla esportazione, i secondi dalla svalutazione della sterlina.

IMPORTAZIONI

Più che dalla riflessività del mercato, le importazioni sono apparse influenzate dalla eliminazione dei residui dazi intracomunitari e dalla netta riduzione di quelli applicati verso i Paesi terzi (al 1° luglio scesi al 17,6 per cento dal 27-30 per cento preesistente). Ciò beninteso in aggiunta alla sempre più organizzata presenza delle case estere in Italia, conseguente ai processi di interpenetrazione dei mercati in atto da un decennio. Le importazioni - riferite ai soli automezzi completi - sono quindi aumentate di oltre il 26 per cento e il consuntivo si aggira intorno alle 195.000 unità (nel 1967: 154.000). Di esse: 184.000 le vetture e 11.000 i veicoli industriali. L'incidenza degli autoveicoli esteri sulle immatricolazioni sale dal 12,4 per cento nel 1967, al 15 per cento. Sempre assolutamente dominante il ruolo dei veicoli di origine comunitaria, pari al 98 per cento del totale.

Volendo individuare nella serie di elementi sopra riferiti lo spunto per un commento conclusivo sull'andamento del 1968, crediamo di doverci soffermare sulla tendenza

manifestatasi rispetto agli sviluppi degli ultimi anni. In effetti il recente passato ha sempre visto la domanda interna in funzione traente. Nel 1968 tale ruolo è passato all'esportazione, e anche se un certo equilibrio tra le due forze si sta di nuovo realizzando, è sicuro che l'anno decorso segnerà una svolta importante. Segnerà cioè l'avvenuto raggiungimento da parte del nostro mercato di una « maturità » automobilistica molto prossima a quella dei maggiori Paesi industrializzati dell'Occidente, e perciò la fine degli impetuosi progressi fin qui avuti. Pur restando margini per ulteriori sviluppi, gli incrementi saranno più contenuti, alternati a pause. Influiranno sempre di più i possibili nuovi orientamenti di spesa dei consumatori, maggiormente sensibili alla manovra fiscale sulla motorizzazione (purtroppo così frequente in Italia), alle situazioni congiunturali e stagionali, agli orientamenti del gusto e della moda, ecc.

Il 1968 segnerà altresì il crescente ruolo dell'esportazione, scontata del resto in un quadro di scambi internazionali in continuo ampliamento ed accelerati dagli specifici accordi sia governativi (CEE, GATT, ecc.) sia interaziendali.

L'andamento dei primi mesi del 1969 conferma di massima le tendenze di fondo del 1968.

Le immatricolazioni sono cresciute nei primi tre mesi del 4,9 per cento come totale, raggiungendo le 340.000 unità (di cui 317.000 vetture e 23.000 veicoli industriali). Si tratta quindi di un progresso moderato.

Per contro, le esportazioni sono salite (i dati si riferiscono al primo bimestre) del 41 per cento. Si tratta di 136.000 mezzi di cui 129.000 vetture (+ 40 per cento) e 6.000 veicoli industriali (+ 98 per cento).

Come si vede, sono ancora le vendite all'estero a segnare i maggiori sviluppi ed a determinare l'espansione della produzione. Sempre nel primo bimestre si sono costruiti 308.000 veicoli (contro 271.000 nello stesso periodo del 1967) con un aumento del 13,5 per cento. In dettaglio: 285.000 vetture (+ 12,7 per cento) e 23.000 veicoli industriali (+ 25 per cento).

* * *

Apriamo ora una digressione per illustrare la portata di un fenomeno che interessa la Commissione interrogante, e che ha esplicita menzione nel questionario da essa apprestato. Si tratta della posizione concorrenziale

delle fabbriche automobilistiche americane nei confronti dell'Europa.

L'importanza dell'industria statunitense emerge dalle cifre di produzione dei tre principali gruppi nei quali è concentrata. Diamo di ciascuno di essi le cifre di produzione 1968 (vetture e veicoli industriali) distinguendo quelle delle più importanti filiali estere. Indichiamo altresì la quota percentuale riferita al paese di rispettiva localizzazione:

GRUPPI	Produzione	% su produzione nazionale
General Motors:		
USA	5.273.000	48,7
Repubblica federale tedesca (Opel)	657.000	21,1
Canada	424.000	36,0
Regno Unito (Vauxhall)	342.000	15,4
	<u>6.696.000</u>	
Ford:		
USA	3.041.000	28,2
Regno Unito	655.000	29,4
Repubblica federale tedesca - Belgio	381.000	10,2
Canada	445.000	37,8
	<u>4.522.000</u>	
Chrysler:		
USA	1.586.000	14,7
Francia (Simca)	350.000	16,9
Regno Unito (Rootes)	256.000	11,5
Canada	236.000	20,1
	<u>2.428.000</u>	

Non ci soffermiamo in un'analisi dettagliata del fenomeno, del resto già esaminato nel corso delle precedenti udienze. Sottolineiamo unicamente due fatti.

1) L'importanza delle cifre assolute, che risalta dal confronto con i maggiori gruppi emerge dalle cifre della restante produzione: Fiat 1.472.000; Toyota 1.097.000; BLMC 1.001.000; Nissan 995.000; Renault 835.000.

Si tratta di scarti rilevanti; essi sarebbero ancora maggiori ove misurati in termini di fatturato, data la diversità di « dimensione » fra l'automobile media americana e quella europea, e di profitti per unità vendute: infatti la vettura più grande consente maggiori margini, e nella fattispecie questi sono tanto più rilevanti per le case statunitensi le cui vendite sono concentrate sul mercato di casa, notoriamente più redditizio. Questa struttura consente alle fabbriche d'oltre oceano una azione coordinata sul piano finanziario, su quello della ricerca e progettazione, su quello del coordinamento produttivo ed assistenziale. Determinati gravosi oneri soprattutto di ricerca e progettazione sono avvocati all'azienda capogruppo per cui il quadro competitivo tra una fabbrica strettamente europea e la filiale europea di un gruppo USA ne è seriamente alterato.

2) Alcuni fra i principali paesi costruttori europei, e cioè il Regno Unito, Repubblica federale tedesca e Francia sono collegati per larghe quote all'industria americana. I rapporti quantitativi di dimensioni fra il complesso produttivo americano e quello europeo indipendente, emerge dalla seguente tabella, nella quale si è introdotta, a titolo di riferimento, anche l'industria giapponese in fase di rapida e dinamica affermazione:

Produzione Fabbriche (in migliaia di unità)	1967	1968
a) americane negli USA e Canada	9.960	11.990
b) americane in Europa	2.235	2.590
c) europee (indipendenti)	6.190	6.955
d) totale fabbriche americane (a+b)	12.195	14.580
e) totale fabbriche europee (b+c)	8.425	9.545
% fabbriche americane in Europa (b) su totale Europa (e)	26%	27%
f) giapponesi	3.146	4.086

Si è dato fin qui il quadro dell'industria automobilistica nazionale nei suoi più recenti risultati produttivi, in relazione all'andamento della domanda interna ed estera, e si è trattato altresi del tema del confronto Europa-America.

Il questionario sottopostoci apre ora il capitolo delle valutazioni prospettiche del settore. È questo un campo nel quale la dele-

gazione dei dirigenti non può entrare in quanto già trattato singolarmente da ciascuno dei massimi esponenti delle fabbriche. Essa non può che sottolineare come gli imprenditori si siano trovati concordi nel riconoscere nell'insieme al settore di industria in esame, e sempre che non intervengano fattori anomali, la possibilità di ulteriori progressi. Una valutazione quantitativa e qualitativa di tale evoluzione sconfinerebbe però inevitabilmente sul piano delle previsioni aziendali, che sono necessariamente autonome e possono differire l'una dall'altra.

Tale atteggiamento da parte dell'organizzazione dirigenziale non deriva ovviamente da scarsa volontà di approfondimento, ma risponde all'obiettiva situazione e funzione della categoria. A miglior comprensione di ciò, ci permettiamo sviluppare qualche considerazione.

In una società pluralistica come quella in cui si vive, ove le forze del lavoro ai diversi livelli e il capitale pubblico e privato si compongono in un equilibrio funzionale, la categoria dirigenziale - alta espressione del fattore umano nell'impresa - ha una serie di compiti ben definiti, del resto troppo noti perché occorra qui trattarli. Uno però fa spicco e tutti li riassume, fino a porsi come elemento caratterizzante: il perseguimento dell'efficienza. È proprio nella ricerca continua di tale obiettivo che il dirigente assume la sua individualità nell'azienda. Assicurando l'efficienza dei servizi di cui è responsabile, il complesso dei dirigenti perviene ad ottimizzare operativamente l'azienda e permette così all'imprenditore di effettuare le sue scelte.

Al momento della decisione, il dirigente può anche contribuire criticamente se a ciò lo portano le sue responsabilità, ma una volta precisata la linea programmatica, ad essa si attiene. In termini di efficienza però egli conserva la sua autonomia, perché tale è la sua specifica competenza e la regola della sua condotta professionale.

Nell'affermare il primato dell'« efficienza », la delegazione dei dirigenti è consapevole di non essere di fronte ad un principio assoluto, anzi nessuna categoria è altrettanto in grado di cogliere le dure implicazioni di siffatta legge. Si tratta però del portato di un particolare tipo di società che è realizzato o perseguito oggi in ogni parte del mondo. Non si vede al momento come tale criterio possa essere sostituito da altri, ed è indubbio che attualmente esso si pone come scelta ob-

bligata, pena lo scadimento assoluto di ogni forma di organizzazione economica e non.

Del resto tale filosofia informa di sé la legge italiana del programma e sembra proiettarsi nell'avvenire col « Progetto ottanta ».

* * *

Orbene, è proprio in nome di questo concetto di efficienza che la delegazione dei dirigenti ritiene pertinente il dialogo con i rappresentanti del Parlamento.

L'industria automobilistica italiana si è sviluppata intensamente negli ultimi venti anni. Le cifre di base già sono note, per cui ci limiteremo a richiamarne alcune. Nel 1948 si erano costruite 60.000 autoveicoli, e quindi la produzione 1968 risulta aumentata di quasi ventotto volte. L'esportazione, che nel 1948 era consistita in 14.000 unità, è giunta, come visto, a 587.000. Il parco circolante ha superato i 9 milioni di veicoli, di cui 800.000 mezzi industriali. Oggigiorno, nel momento in cui i problemi di traffico si fanno quotidianamente più difficili, taluno valuta criticamente tali risultati, ma dovrebbe essere sufficiente considerare quale elemento produttivo e moltiplicatore di reddito e occupazione sia stato questo ramo di industria, per rendersi conto della infondatezza di tali obiezioni. Citiamo a titolo esemplificativo:

il valore della produzione 1968 è stimato intorno ai 1.500 miliardi;

il valore dell'esportazione nello stesso anno è ammontato a circa 500 miliardi;

il contributo dell'industria dell'automobile e del motociclo (è impossibile la distinzione fra i due rami) all'erario è stato di 1.266 miliardi nel 1967, e si avvia verso i 1.500 miliardi (corrispondenti in pratica all'intero valore della produzione): ciò per le sole imposte specifiche sul ramo, con esclusione cioè di quelle comuni anche ad altri prodotti o servizi, o attività (quali ad esempio l'IGE, le imposte di consumo e l'imposizione diretta);

l'industria automobilistica ha contribuito in modo determinante al progresso della ricerca scientifica, non solo di quella attinente all'automobile in se stessa e mirante ad accrescerne prestazioni, sicurezza e *comfort*, bensì anche di quella concernente i processi produttivi e i materiali. Si è trattato di un avanzamento della tecnologia di base, di cui profitano in pratica tutti i settori industriali;

la dinamica dell'occupazione diretta nelle aziende di livello industriale emerge dalla tabella seguente:

Occupazione.

ANNI	Fabbriche	Carrozzerie Speciali applicazioni Rimorchi	TOTALE
1958	64.921	12.045	76.966
1959	72.812	11.575	84.387
1960	82.943	14.266	97.209
1961	94.250	14.349	108.599
1962	105.393	15.797	121.190
1963	114.308	17.824	132.132
1964	110.407	14.908	125.315
1965	109.144	14.929	124.073
1966	118.697	16.753	135.450
1967	129.895	17.485	147.380
1968	141.308	16.320	157.628

Si rileva che il settore, malgrado il progresso tecnologico, ha assorbito costantemente mano d'opera ed ha più che raddoppiato il livello di impiego in dieci anni. Fa eccezione unicamente la fase di flessione congiunturale del 1964-1965. Si tratta per di più, va sottolineato, di addetti qualificati, alla cui preparazione l'industria ha provveduto e provvede direttamente;

ogni posto di lavoro nell'industria automobilistica ha importanti effetti indotti nei rami collaterali. Secondo stime di varie fonti gli addetti alle attività industriali ed ai servizi legati alla motorizzazione erano 1.000.000 nel 1953, circa 1.500.000 dieci anni dopo, oltre 2.300.000 attualmente;

il settore assicura la mobilità delle persone e delle merci attraverso il trasporto sia individuale sia collettivo, e mobilità ha sempre significato benessere.

Si è già detto dell'entità del parco circolante. Sottolineiamo in particolare che è stato lo sviluppo dell'autotrasporto, benché contenuto entro barriere amministrative (sistema delle licenze) e tecniche (pesi e dimensioni) ormai superate, a soddisfare in via primaria la domanda di trasporto creata dall'espansione economica italiana.

Altri dati potrebbero essere facilmente reperiti, ma quelli che precedono sono sufficienti a delineare il quadro di un ramo di industria la cui efficienza è misurata ed esaltata dai risultati conseguiti, risultati - va ancora

posto in evidenza - che sono stati elemento fondamentale del progresso economico dell'intero Paese. Aggiungasi che la fase più rilevante di tale sviluppo è avvenuta non già al riparo di passati protezionismi, bensì in regime di aperta e crescente concorrenza internazionale.

* * *

Sulla base di questa situazione, l'organizzazione dei dirigenti di azienda non può terminare il suo discorso che con alcune considerazioni generali ed un appello.

Le prime nascono spontanee dalla constatazione della realtà oggi rappresentata dalla automobile. L'autoveicolo esiste e fa parte ormai degli elementi indispensabili della vita moderna: è strumento di lavoro ed è mezzo di utilizzazione del tempo libero. In entrambi i casi svolge funzioni essenziali su una scala quale nessun'altra realizzazione industriale è riuscita ancora ad eguagliare. Né si notano segni di decadenza, anzi l'uomo come singolo individuo e nelle forme più diverse di vita associata, dimostra una crescente predisposizione all'impiego del mezzo a quattro ruote perché risponde alle sue aspirazioni di libertà. Il politico, l'economista, il sociologo, lo psicologo, tutti si occupano del fenomeno: in ogni caso non sono pensabili ripiegamenti.

Questo mezzo, si è detto, significa e produce reddito ed induce occupazione. La sua

costruzione è affidata a complessi industriali che si sono distinti per efficienza, e la cui attività ha diffuso prosperità direttamente e indirettamente. Essi sono in grado di ulteriormente evolversi e di estendere quindi i loro benefici effetti.

L'appello ha origine da queste constatazioni: si conservi all'automobile un suo campo di giusto ed equilibrato sviluppo, si accantonino i progetti repressivi, che non sono conformi alle vie lungo le quali matura la vita organizzata, e ci si impegni ad eliminare gli ostacoli ad un corretto e funzionale impiego dell'automobile. Si assicurerà il progresso di un vitale settore e si darà soddisfazione alla aspirazione alla mobilità che è propria degli individui.

Non suonino queste affermazioni come una richiesta di sottomissione degli strumenti legislativi e dei mezzi finanziari alle fortune di un prodotto industriale. Finora si è anzi sofferto proprio della mancanza di una visione costruttiva a lungo termine e per contro di interventi onerosi ispirati a situazioni contingenti.

Molti sono i problemi sul tappeto. I principali nascono dalle odierne difficoltà di far circolare il mezzo; ma mentre per il traffico sulle grandi comunicazioni si sta ben provvedendo con le autostrade, la situazione nelle città e nelle grandi aree urbane, rasenta il punto di rottura anche perché è mancata in materia una adeguata politica di previsione.

Altre questioni sorgono sul piano tecnico. Molte prescrizioni sono superate: si sono citate le limitazioni in materia di pesi e dimensioni. Menzioniamo i difetti dell'attuale formula della tassa di circolazione sulle vetture.

Si apre poi il grande problema di arrivare a normative uniformi tra i diversi Stati. La automobile, bene mobile per eccellenza esportata in tutto il mondo, ha bisogno di prescrizioni che siano riconosciute valide ovunque, tanto più oggi in fase di integrazione economica internazionale.

La fiscalità è stata sempre strumento di politica economica, ma non deve divenire mezzo di discriminazione a carico di un bene e di un settore il cui unico difetto è stato quello di espandersi positivamente.

L'addestramento professionale ai vari livelli è compito ricaduto finora in gran parte sulle imprese, le quali hanno sovente dovuto e debbono tuttora colmare la carenza di adeguate strutture formative.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Bagna, e attraverso di lui la CIDA, per questa rela-

zione così ricca di dati e di osservazioni interessanti e stimolanti.

SERVELLO. Mi pare che la relazione, dal punto di vista dei dirigenti, sia pressoché completa, per cui potrei anche rinunciare alle domande; l'ultima parte, tuttavia, quella che riflette l'appello al Parlamento, dovrebbe porre agli stessi dirigenti di azienda un interrogativo: se cioè essi ritengono che un giusto ed equilibrato sviluppo del settore automobilistico debba essere guardato anche dal loro punto di vista, e non soltanto dal nostro punto di vista di legislatori, con una visione complessiva di tutte le componenti della produzione e di tutte le esigenze di carattere economico e sociale. Non si può, a mio avviso, guardare allo sviluppo di questo settore, senza tener presenti anche gli altri, che sostanzialmente ne sono poi componenti fondamentali: lo sviluppo delle strade e delle autostrade, la situazione delle città, dei trasporti in generale, pubblici e privati.

ROSSIGNOLO, esponente della CIDA. I dirigenti dell'industria automobilistica non possono non preoccuparsi dei problemi che nascono per effetto dell'utilizzazione delle automobili prodotte. E non può essere altrimenti che l'industria che vende un certo prodotto si debba preoccupare affinché il prodotto stesso sia anche utilizzabile: un mercato nasce e si sviluppa in funzione della capacità del prodotto ad essere utilizzato nella soddisfazione di certi bisogni.

Per rispondere però alla domanda e dimostrare quali sono le capacità dell'industria automobilistica a risolvere i problemi della utilizzazione dei beni da essa prodotti, basti tener presente che nell'industria automobilistica militano principalmente grandi imprese le quali dispongono di un potenziale organizzativo in grado di affrontare i più grossi e tipici problemi della società moderna e tra di essi quello del trasporto.

L'organizzazione della produzione automobilistica implica la soluzione di molti problemi che debbono essere trattati come un sistema integrato di operazioni volte alla produzione dell'automobile con l'utilizzazione delle tecnologie più disparate, così come l'organizzazione del problema del trasporto - ad esempio nel centro di una città - implica la soluzione di complessi problemi visti in un sistema integrato.

Non v'è chi non veda quindi come le capacità organizzative, che sono attualmente mobilitate nella produzione automobilistica, possano essere anche utilizzate per la solu-

zione dei problemi relativi all'utilizzazione dell'autoveicolo. Ciò che è necessario, però, è che si creino le condizioni di remuneratività delle risorse investite per la soluzione dei problemi stessi. Ora, in tanto ed in quanto si creeranno le condizioni di remuneratività è chiaro che l'industria automobilistica potrà essere interessata a risolvere questi problemi.

CALVI. Nella relazione ho sentito sottolineare l'esigenza della efficienza, anzi ho sentito dire che dovere del dirigente è appunto quello di garantire l'efficacia nell'impresa. Ora, questa è evidentemente una affermazione esatta; l'efficienza, per se stessa, non è un male, anzi, è l'indice del movimento di una azienda. Siamo tutti d'accordo: non sfugge a nessuno la gravità e la durezza di questa legge. L'efficienza è ovviamente un elemento positivo, ma può diventare un fatto morale che bisogna tenere d'occhio.

Ho una certa esperienza sindacale, sono stato otto anni sottosegretario di Stato al lavoro e ho notato che quando insorgono delle vertenze la questione dell'efficienza emerge sempre. L'efficienza è un elemento importante per la sanità di un'azienda; essa si incrementa, si moltiplica anche in base alla modernizzazione degli impianti. Ma talvolta i lavoratori dicono: l'anno scorso, in cento, abbiamo prodotto 150 automobili; quest'anno siamo in ottanta e ne abbiamo prodotte 200! E l'industriale controbatte: non posso dare ai lavoratori tutto quello che chiedono perché oggi la concorrenza estera (i cui costi sono difficilmente analizzabili, confrontabili) e altri fattori costringono sempre ad accelerare tutto...

L'efficienza investe anche aspetti morali. Il progresso tecnico dovrebbe anche promuovere una migliore situazione fisica, fisiologica dei lavoratori, in definitiva dell'uomo: cioè le pause, i riposi, dovrebbero essere aumentati. Si sente dire che all'estero le condizioni sono migliori che in Italia. Io mi domando: che cosa è che non consente questo miglioramento delle condizioni dei lavoratori? È la concorrenza che preoccupa gli imprenditori? Ed ecco quindi l'utilità - e questo è un problema che è emerso - delle concentrazioni o dei collegamenti sul piano internazionale, che sollecitano i sindacati a fare altrettanto sul piano organizzativo.

Ma questi collegamenti o concentrazioni potrebbero risolvere il problema? È un aspetto sociale, più che altro, quello che io sottolineo, non economicistico. Questa la domanda.

CIABATTINI, *Vicesegretario generale della CIDA*. Nella nostra relazione noi abbiamo indicato il dirigente come la più alta espressione del fattore umano nell'impresa, proprio perché il dirigente, in tutte le sue manifestazioni, anche quando si richiama al concetto di efficienza, fa riferimento a un concetto di valorizzazione del fattore umano. In questa visuale sono sempre presenti ai dirigenti le molteplici implicazioni di tale fattore, anche in ogni prospettiva di applicazione di nuove tecniche al processo produttivo. Visto da questa angolazione, in effetti, tutto quello che può avvenire nell'ambito delle attività produttive, e in special modo nell'ambito di un'attività produttiva come quella dell'automobile dove, torniamolo a ripetere, sarà il dirigente considerato sotto l'esigenza innanzitutto del fattore umano nell'impresa oltre che in quello produttivo.

Evidentemente, quando si parla della conservazione dei posti di lavoro, bisogna parlare in termini globali, nel senso cioè di vedere se effettivamente determinate innovazioni tecniche, determinate introduzioni di nuovi principi di gestione, possono portare a un miglioramento dell'occupazione, non dell'occupazione in questo o in quel particolare settore produttivo: ma in termini di efficienza, in termini cioè di miglioramento della situazione globale.

ROSSIGNOLO, *esponente della CIDA*. Mi sembra opportuno sgomberare il terreno da un equivoco che è sottinteso nella sua domanda, e cioè che le condizioni di lavoro nell'industria automobilistica nazionale siano diverse da quelle esistenti presso l'industria automobilistica straniera. Ciò infatti non è, sia per quanto riguarda le condizioni di lavoro, sia in termini di remunerazione. A quest'ultimo proposito, basti ricordare, se si vuole fare un confronto (anche se questi tipi di comparazione impongono sempre una certa cautela), che il costo medio orario del lavoro nell'industria automobilistica italiana è di lire 1.200, mentre lo stesso costo risulta intorno alle lire 1.100 presso quella inglese e solo leggermente superiore presso quella francese.

L'industria nazionale, quindi, opera in condizioni di costi almeno allineati a quelli europei, anche se il lavoratore viene a percepire una retribuzione inferiore a quella dei suoi colleghi europei a causa degli oneri sociali che, in Italia, sono a carico delle aziende e dei lavoratori, mentre sono a carico dello Stato in altri paesi.

ALESI. Nel campo automobilistico (ma in generale il fenomeno interessa tutto il commercio con l'estero), l'esportazione è prevalentemente orientata verso i Paesi del MEC. Vorrei pertanto chiedere: sono previsti anche sbocchi diversi oltre il MEC? Per quanto riguarda le importazioni, poi, si sono registrati notevoli diminuzioni di dazi, mediamente dal 27 al 17 per cento, mentre i prezzi delle autovetture estere non sono diminuiti in proporzioni altrettanto sensibili; vorrei dire anzi che sono rimasti invariati, praticamente. Il maggior incremento delle importazioni, quindi, non è per caso determinato da un miglioramento della produzione estera, piuttosto che da una diminuzione del dazio e quindi del prezzo?

La domanda successiva si riallaccia a quella posta dal collega Servello, ed è di notevole portata. Otto milioni di vetture circolanti, diciotto milioni fra dieci anni, pongono tali problemi di infrastrutture, che trascendono forse la nostra stessa capacità di legiferare tempestivamente in proposito e coinvolgono enormi disponibilità economiche. Quante migliaia di miliardi del reddito nazionale dovranno infatti essere destinati allo sviluppo della rete viaria, per far fronte a questa crescita automobilistica?

L'ultima richiesta riguarda il costo orario del lavoro globale automobilistico. Ho sentito parlare di 1.200 lire. In America mi pare che questo costo sia di tremila lire circa. Non so però a che punto tale costo del lavoro sia rapportabile ad altri paesi, senza tener conto di quelli che sono i rimpiazzi dell'operaio, le pause, le riserve su una catena di montaggio. In altre parole, il nostro operaio del settore automobilistico è maggiormente « vittima » del processo produttivo rispetto all'operaio francese o tedesco? Ha minor numero di pause nel suo lavoro, rispetto a quello di altri paesi?

BERSANI, *esponente della CIDA*. La prima domanda riguarda il problema dell'esportazione nel Mercato comune. Non vi è dubbio che il MEC assorbe oltre la metà delle esportazioni italiane. D'altra parte, è un dato di fatto oramai scontato per l'industria che si vada creando un mercato continentale della automobile, e quindi è fatale che ci si organizzi e si sfruttino le opportunità che questo stesso mercato offre. Certo, ciò può rappresentare un pericolo, ma si tratta di un rischio che è normale in un'attività economica di produzione e di vendita, così come lo è per altre case singole o per intere industrie di

paesi esteri la concentrazione su altri mercati. In proposito si cita sempre l'esempio tipico della *Volkswagen*, che vende un terzo della sua produzione sul mercato statunitense: indubbiamente è questo un rischio enorme, ma è chiaro che è un rischio calcolato, che anzi la casa stessa cerca in qualche modo di « aggravare », potenziando per quanto è possibile la sua presenza su quel mercato!

Ci sono soluzioni sostitutive? Il quadro evolutivo di questi anni dimostra chiaramente che sono i paesi ad alto livello industriale quelli che rappresentano i maggiori mercati di assorbimento dell'automobile. Comunque il progressivo aumento del tenore di vita nelle altre aree mondiali cosiddette « in via di sviluppo » dovrebbe portare a un aumento delle possibilità di collocazione anche sui mercati extraeuropei. Aggiungo che l'industria automobilistica contribuisce alla loro evoluzione positiva: è ben noto infatti come essa tenda ad impiantarsi, soprattutto nei paesi sottosviluppati, con iniziative industriali *in loco*, che saranno inizialmente costituite dai montaggi e che diventeranno poi le produzioni su licenza. Esse costituiscono un valido stimolo allo sviluppo ed anzi i governi locali le favoriscono.

Per quanto riguarda le importazioni e la questione delle marche estere in Italia, diciamo che una scolarità di riduzioni doganali era scontata. C'era un preciso programma; non si poteva attendere però che ad ogni scatto doganale corrispondesse un adeguamento dei prezzi. Le riduzioni doganali erano attese e credo che in varie fasi si sia giunti anche a una loro anticipazione. Quello che è certo è che queste diminuzioni doganali, anche se non percepite di volta in volta dal pubblico e dall'utente, si sono riflesse nella politica commerciale degli importatori e delle case esportatrici estere, quale constatata quotidianamente dai venditori delle aziende italiane; essi si sono trovati e si trovano dinnanzi ad una politica commerciale più attiva, più completa, più penetrante, da parte del concorrente straniero. I maggiori margini consentiti dalle riduzioni doganali, specie quando non trasferiti in diminuzioni di prezzo, si sono tradotti in percentuali di provvigione più elevate per gli organizzati esteri, in possibilità di migliorare la rete di assistenza, in valutazione dell'usato, e hanno consentito delle politiche commerciali estremamente più variate e duttili. Che ci sia una superiore qualità nel mezzo estero, questo mi permetto di escluderlo. Se non altro sarebbe ingiustificato il successo italiano nell'esportazione.

Ancora un punto, relativamente al problema delle strade e delle infrastrutture. È esatto che ci si trovi di fronte a questi enormi problemi di investimento nelle infrastrutture; però non è esatto vederli come una perdita « secca ». Dinanzi a certe impostazioni, si ha un po' questa impressione: prendo una fetta di reddito rilevante, in qualche modo la distruggo perché devo fare delle strade! Noi riteniamo che sia un investimento produttivo, perché sotto tutti gli aspetti l'automobile è sempre un elemento di progresso. Sul costo del lavoro orario si era già risposto.

MAZZI, *esponente della CIDA*. Ritornando per un momento al problema della penetrazione estera nel nostro mercato, c'è da dire che, per ora, l'Italia è il paese che ne soffre meno. Lo scambio dall'estero verso l'Italia è ancora inferiore a quello verso gli altri paesi della Comunità europea. E questo evidentemente perché essendo l'Italia ad un livello di reddito inferiore a quello dei principali paesi europei, l'immatricolato di autovetture è in gran parte costituito da automobili di piccola cilindrata e questo settore non è toccato dalle importazioni. Infatti tutte le vetture importate sono medio-grandi. Certo che, con la evoluzione della nostra economia, si andrà anche in Italia - e del resto è nella logica delle cose, e si sta verificando - verso la formazione di un parco macchine di cilindrata sempre maggiore. Ed è soprattutto in questa prospettiva che, forse, sarebbe opportuno che l'autorità pubblica vedesse con lungimiranza il problema, in maniera da ritoccare determinate disposizioni legislative che limitano il desiderio all'acquisto di vetture di piccola cilindrata, per ragioni esclusivamente di carattere fiscale ed economico contingente.

Lei parlava di problemi di vendita sul Mercato comune. È pacifico che se il Mercato comune dovesse chiudersi, si creerebbero dei problemi enormi, ma sarebbe allora una crisi politica generale. Noi lo consideriamo irreversibile e ci auguriamo che lo sia.

LONGONI. Chiedo scusa perché non sono stato presente alla prima parte della seduta. Sono veramente dispiaciuto e non so se in questo momento sono a « fuoco ».

Dall'indagine conoscitiva che via via la Commissione ha condotto in questi ultimi mesi, è emerso che lo sviluppo automobilistico del nostro paese ammonta a 9 milioni di automezzi, di cui 800.000 industriali. Ecco la mia domanda. Non credono loro, che sono dirigenti di azienda ad alto livello e quindi

qualificati e responsabili, che noi in questo campo siamo fortemente handicappati? Non avendo noi una normativa legislativa sui pesi e le dimensioni dei trasporti internazionali stiamo correndo il rischio di rimanere indietro. Qui si è detto che non c'è superiorità del mezzo estero; invece tale superiorità purtroppo c'è, con tutti i riflessi economici relativi.

Loro credono che noi potremmo aumentare la nostra produzione di autoveicoli da trasporto, con tutto il benessere che ne può derivare? Ritengono altresì necessario che si debba arrivare presto a questa nuova normativa dei loro pesi e dimensioni? Risulta loro che molte grosse aziende hanno in magazzino già pronti i mezzi da utilizzare in attesa di una legge che consenta in Italia di poterne usufruire? È vero che il parco macchine auto-trasporti italiano, che conta oltre 270.000 aziende, si sta riducendo paurosamente?

FIORIO, *esponente della CIDA*. Vorrei rispondere, molto brevemente, alla domanda, dichiarandomi perfettamente d'accordo sull'implicita risposta che lei si aspetta, perché a quelle domande aveva già risposto nel 1965 l'allora Presidente del Consiglio, in occasione dell'inaugurazione del salone dell'automobile di Torino, quando promise il varo della legge pesi e dimensioni entro l'anno. Ahimé! Siamo ormai nel 1969 e la legge non è ancora passata! Solo per citare qualche dato: il peso massimo, ammesso dal codice della strada per i veicoli prodotti in Italia, è di 14 tonnellate. In certi altri paesi, la Francia e la Germania per esempio, arriviamo alle 19 tonnellate, sempre per i veicoli a due assi. Questo consente una maggior portata utile, praticamente di cinque tonnellate, perché il peso del veicolo è uguale, grosso modo, sia per il veicolo di 14 che di 19.

Ciò ha portato diverse conseguenze negative: 1) l'affluenza, che vediamo tutti sulle strade di veicoli con targa straniera che circolano in Italia con portate maggiori e quindi con costi di esercizio minori; 2) l'invecchiamento del nostro parco nazionale, perché l'annuncio di una legge che doveva migliorare questa situazione ha indotto chi voleva comprare questi veicoli ad aspettare. Hanno ragionato così: aspetto che venga la legge e intanto riparo il mio veicolo in attesa di poterne comprare uno che sia in regola con le nuove disposizioni.

Bisogna anche sottolineare il fatto che si è avviato con fortissimi costi a queste spequazioni, utilizzando delle disposizioni e delle autorizzazioni che consentono di aggiun-

gere degli assi in più ai veicoli aumentandone la portata; e allora, con qualche applicazione non eseguita dalle fabbriche, ma da industrie minori, senza le garanzie di sicurezza offerte dal costruttore, si è avviato a questa situazione: con costi aumentati, con mezzi non sicuri e con mezzi destinati certamente a non poter essere esportati.

Rispondo all'ultima domanda. Non solo le fabbriche hanno in magazzino dei veicoli già pronti per le nuove leggi; li stanno già vendendo! È stato citato, per l'esportazione, un aumento del 98 per cento: sono veicoli che vengono prodotti per quelle portate, per quei pesi ammessi all'estero. Vengono utilizzati in Italia solo parzialmente, portando quantità inferiori, naturalmente con dei costi maggiori, perché sono mezzi più potenti, consumano di più e non vengono impiegati per quello che sarebbe consentito dal progetto e dalla costruzione.

CALVI. Mi è sembrato di capire che il traguardo previsto dei 18 milioni di autoveicoli con le relative strade, infrastrutture, eccetera, tutto sommato, costituirà un'ulteriore fonte di reddito. Io non lo nego, però dalla nostra indagine, che si limita all'aspetto conoscitivo, è emerso, quasi come un *Leitmotiv*, uno squilibrio fondamentale che consiste nel fatto che il 50 per cento degli investimenti del settore metalmeccanico è nell'automobile. L'altro 50 per cento riguarda tutto il resto, dai frigoriferi, alle macchine di qualsiasi tipo, utensili, eccetera. Io non sono un economista; però ho sempre sentito dire che l'automobile è un bene di consumo, sia pure durevole; mentre in vece sono i nuovi impianti, le macchine utensili che creano effettivamente nuova ricchezza.

Noi siamo preoccupati perché, di fronte ai traguardi che ci vengono indicati, ci domandiamo: che cosa faremo? Come aumenteranno i posti di lavoro nella penisola se si continua nella direzione di accrescere sempre di più l'investimento nel settore automobilistico rispetto a tutti gli altri settori della meccanica?

MAZZI, *esponente della CIDA*. Di fronte alle sue affermazioni, sta però il fatto che l'industria automobilistica produce più della metà di quanto non produca la rimanente industria meccanica nel suo complesso; non solo, ma è consumatrice essa stessa di mezzi strumentali che sono da quest'ultima prodotti. D'altronde, quello dell'automobile è un

fenomeno incontenibile. È un dato di fatto che non possiamo non accettare: se si dovesse arrivare a contenere la produzione automobilistica entro livelli più bassi, se ne dovrebbero pagare le conseguenze in termini di occupazione, in termini di progresso tecnologico e di competitività sui mercati internazionali e in termini valutari.

ZANNI, *esponente della CIDA*. Devo aggiungere poche considerazioni sui settori collegati a quello dell'automobile, facendo anche qualche esempio in relazione ai mercati esteri. La Germania esporta la metà della sua produzione automobilistica. Ciò dà all'industria tedesca che opera nel settore automobilistico una grande diffusione in certi mercati. Vi sono dei prodotti - i pneumatici, per fare un esempio - che hanno *ipso facto* un mercato assicurato all'estero. Analoga situazione si ha per i settori industriali italiani collegati con l'industria automobilistica nei riguardi di una espansione di quest'ultima sia in Italia sia all'estero, perché essa agisce come forza traente. In Italia si misura in centinaia di miliardi il valore delle merci vendute per il ricambio dei prodotti e delle attrezzature connesse con l'industria automobilistica: anche sotto questo aspetto si conferma la posizione di settore traente per l'economia nazionale, che, come già messo in evidenza, dà un fortissimo contributo all'erario, oltre che un contributo notevole al progresso tecnologico.

PRESIDENTE. Colgo l'occasione della presenza di una così qualificata rappresentanza di dirigenti di azienda per porre anch'io una domanda, che coglie lo spunto dalle osservazioni fatte nel corso della loro relazione relativamente ad alcuni dati comparativi tra l'industria automobilistica italiana ed europea da una parte e quella americana dall'altra. Sono stati forniti dati comparativi attinenti soprattutto alle dimensioni e alle strutture finanziarie di queste aziende; riprendo a questo proposito le considerazioni fatte in tema di efficienza. Vorrei conoscere il vostro parere sulla esistenza o meno - ed eventualmente in che misura - di un certo *gap* tra la nostra industria automobilistica e quella d'oltreoceano, per quanto riguarda il livello di efficienza dei metodi di direzione e di organizzazione aziendali. Vi chiedo cioè: esistono ancora da noi, rispetto a quanto avviene nell'industria americana, strutture gerarchiche troppo rigide, metodi a carattere burocratico, lentezze e inceppi nella trasmissione delle informazioni e nella comunicazione dal vertice

alla base e viceversa, ai vari livelli dell'organizzazione aziendale?

MAZZI, esponente della CIDA. Ritengo che alla domanda sia da rispondere negativamente. L'industria automobilistica è una di quelle che non risentono del *gap* tecnologico. Non intendo con ciò dire che ci troviamo al livello dell'industria americana; no, ma siamo senz'altro al livello di quella europea. Anche dal punto di vista delle strutture e della impostazione dei sistemi produttivi, c'è stato nell'industria automobilistica uno sforzo maggiore che negli altri settori per assimilare quanto all'estero è stato fatto in questo campo e per adeguarci agli altrui progressi. Del resto, in pratica l'automobile è rimasta immutata dalle sue origini ad oggi. Si è lavorato sul piano della sicurezza e del rendimento del mezzo, ma il motore è sempre lo stesso, l'automobile non è cioè qualcosa di fundamentalmente trasformato.

E quindi le ricerche sono state, in questo campo, non così avanzate come possono esserlo in tecnologie completamente nuove, come quella missilistica.

PRESIDENTE. In particolare la mia attenzione era rivolta sull'aspetto organizzativo aziendale, non tanto sugli aspetti tecnologici.

ZANNI, esponente della CIDA. La sfida *manageriale* è sempre presente a tutti i dirigenti. E proprio il loro pane quotidiano. Noi sappiamo tutti che dobbiamo essere più efficienti e cerchiamo continuamente di tenerci aggiornati sui metodi direzionali delle grandi società estere. Da molto tempo, siamo presenti su moltissimi mercati del mondo, sia come unità produttive sia come organizzazione di vendita. Quindi siamo in grado di assorbire tutta una serie di esperienze e anche, direi, di trasmetterle, perché in molti casi siamo noi stessi portatori di qualche cosa. Nel nostro settore, per esempio, la bilancia brevettistica valutaria è attiva, quindi diamo forse di più di quello che riceviamo, e questo non solo sul piano tecnico, ma anche sul piano organizzativo, dove non ci sentiamo inferiori ai grandi complessi americani. Quello che può semmai farci riflettere con qualche perplessità è il problema delle dimensioni. Tut-

tavia è questo un problema al quale sinceramente, non saprei dare una soluzione decisiva. Sono solo le grandi dimensioni che contano? Non c'è posto per le medie dimensioni? La risposta può essere che il mercato non è un fatto assolutamente unitario. Esistono diverse fasce, diversi segmenti, come dicono gli esperti; è perfettamente possibile ad aziende efficienti, ripeto efficienti, di collocarsi adeguatamente in una di queste fasce di mercato e trovare il proprio avvenire e dare il contributo della propria capacità, come egualmente è indispensabile, per un'azienda che miri ad avere una dimensione più grande e che abbia già sorpassato il limite settoriale e punti su tutte le fasce di mercato, offrire una gamma completa di prodotti: nel qual caso il problema delle dimensioni diviene fondamentale.

FIORIO, esponente della CIDA. La situazione dell'industria automobilistica italiana è leggermente diversa rispetto a quella americana e forse anche rispetto a molte europee, nel senso che abbiamo aziende di grosse dimensioni e abbiamo aziende di dimensioni modeste. Noi riteniamo che ambedue possano trovare possibilità di vita e progredire sia nel settore tecnologico sia in quello organizzativo, ognuna nel proprio campo, perché - come accennava prima il mio collega - anche l'azienda di dimensioni minori oggi è portata ad impostare determinati studi e lavorazioni più avanzati, a risolvere determinati problemi tecnologici, anche se costano più cari; ma il maggior costo può essere ripagato dal miglior prodotto che viene ottenuto.

La seconda domanda chiede se le strutture gerarchiche in Italia, nel nostro settore, sono più rigide di quelle degli altri paesi europei ed extra-europei. Direi assolutamente no! Anzi direi forse che la collaborazione, a tutti i livelli, anche minori dell'azienda, è più sentita in Italia che all'estero.

PRESIDENTE. Grazie. E con questo ringraziamento, esteso a tutti loro, possiamo concludere l'incontro di oggi, che ci ha fornito degli elementi estremamente utili per la nostra indagine arrivata al suo termine.

La seduta termina alle 20.