

COMMISSIONI RIUNITE

BILANCIO (V) – ATTIVITÀ PRODUTTIVE (X)

7.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 28 OTTOBRE 1993

(Ai sensi dell'articolo 119, comma 3, del regolamento della Camera)

AUDIZIONE DI RAPPRESENTANTI DELL'OLIVETTI

AUDIZIONE DI RAPPRESENTANTI DELL'ENTE FERROVIE DELLO STATO

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA V COMMISSIONE ANGELO TIRABOSCHI

INDI

DEL PRESIDENTE DELLA X COMMISSIONE AGOSTINO MARIANETTI

E DEL VICEPRESIDENTE DELLA V COMMISSIONE GIOVANNI ZARRO

INDICE DEGLI INTERVENTI

	PAG.		PAG.
Audizione di rappresentanti della Olivetti:		Viscardi Michele (gruppo DC)	213
Tiraboschi Angelo, <i>Presidente</i>	193, 200, 203		214, 220
204, 210, 211, 212, 213, 214, 219		Zarro Giovanni (gruppo DC)	203, 208
Marianetti Agostino, <i>Presidente</i>	214, 222	Audizione di rappresentanti dell'Ente ferrovie dello Stato:	
De Benedetti Carlo, <i>Presidente della Olivetti</i>	193	Zarro Giovanni, <i>Presidente</i>	222, 226
202, 204, 208, 216, 220, 222			228, 232, 237
Gnutti Vito (gruppo lega nord)	211	Gnutti Vito (gruppo lega nord)	231
Latronico Fede (gruppo lega nord)	202	Marianetti Agostino, <i>Presidente della X Commissione</i>	228
Mantovani Silvio (gruppo PDS))	212	Necci Lorenzo, <i>Presidente dell'Ente ferrovie dello Stato</i>	222, 229, 230, 233, 236
Marino Luigi (gruppo rifondazione comunista)	214	Rojch Angelino (gruppo DC)	230
Matteja Bruno (gruppo lega nord)	212, 219	Scalia Massimo (gruppo dei verdi)	230
Modigliani Enrico (gruppo repubblicano)	204, 210	Solaroli Bruno (gruppo PDS)	228, 230, 233
Napoli Vito (gruppo DC)	213, 220	Valensise Raffaele (gruppo MSI-destra nazionale)	226, 228, 236
Novelli Diego (gruppo movimento per la democrazia: la Rete)	200	Sulla pubblicità dei lavori:	
Rojch Angelino (gruppo DC)	213, 220	Tiraboschi Angelo, <i>Presidente</i>	193
Valensise Raffaele (gruppo MSI-destra nazionale)	201, 202		

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 15,15.

(Le Commissioni riunite approvano il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che la pubblicità dei lavori è assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione di rappresentanti della Olivetti.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 119, comma 3, del regolamento, di rappresentanti della Olivetti.

Ringrazio il dottor De Benedetti per aver accolto il nostro invito e, richiamandomi all'indirizzo che ci è stato dato dal Presidente della Camera, chiedo ai colleghi che intendono intervenire di porre domande che riguardino i temi della politica economica, della crisi, delle proposte relative agli investimenti e delle modalità per uscire dall'attuale situazione di grave difficoltà. Quindi, si dovrà trattare di domande d'ordine generale e non di quesiti attinenti all'attività del gruppo Olivetti, anche se il dottor De Benedetti ha già dichiarato di non avere alcuna obiezione a fornire informazioni in proposito.

Le audizioni che la Commissione sta svolgendo nell'ambito dell'attività conoscitiva preliminare all'esame dei documenti di bilancio sono particolarmente

utili ed anche quest'oggi ci attendiamo un contributo importante per capire in quale modo il Parlamento debba regolarsi nei rapporti con il Governo, e non solo relativamente ai temi specifici della manovra economico-finanziaria per il 1994.

CARLO DE BENEDETTI, *Presidente della Olivetti*. Desidero ringraziare i presidenti e i membri delle Commissioni bilancio ed attività produttive per l'opportunità che mi è stata offerta. Cercherò di fornire alcuni elementi interpretativi sui temi strutturali che contraddistinguono il sistema economico-industriale italiano nel contesto internazionale, nonché di soffermarmi sugli aspetti che riguardano l'industria dell'alta tecnologia, poiché ho ricevuto una richiesta in tal senso. Nella lettera d'invito mi è stato anche chiesto di esprimere in particolare un giudizio sugli interventi posti in essere o proposti dal Governo con la legge finanziaria.

Ritengo che quanto proposto costituisca una base positiva di partenza per affrontare i problemi più urgenti del paese; alcuni risultati sono sotto gli occhi di tutti in termini di inflazione, di miglioramento dei conti con l'estero e di avvio del processo di contenimento del deficit pubblico. Dunque, per quanto vale la mia modesta opinione, vorrei dire che la legge finanziaria appare equilibrata e condivisibile. È tuttavia evidente che, dopo tanti anni di dissesto finanziario, non è pensabile di porvi rimedio se non con azioni di tipo strutturale, sistematiche e costanti nel tempo, i cui risultati non possono essere percepiti nell'arco di un anno.

Ritengo che in alcuni settori si possa fare di più. Mi riferisco, in particolare ai tassi di interesse, soprattutto a quelli a breve che presentano livelli ancora molto superiori rispetto ai tassi praticati negli altri maggiori paesi europei, nel Giappone e negli Stati Uniti. La troppo lenta riduzione degli stessi operata dalla Bundesbank, è stata estremamente nociva. Più di un anno fa ebbi modo di dichiarare che la rigida politica monetaria imposta dalla Germania all'Europa non solo era incompatibile con gli obiettivi di stabilità dei cambi, come abbiamo potuto verificare nel settembre dell'anno scorso, ma avrebbe determinato l'acuirsi della recessione ed una trasformazione della stessa in una crisi di maggiore portata e durata. Allora scrissi su un giornale tedesco che il vero nemico da combattere non era l'inflazione, ma la deflazione, che impedisce lo sviluppo e fa crescere la disoccupazione. Quelle valutazioni si sono rivelate purtroppo esatte e oggi invece della moneta unica europea abbiamo la disoccupazione comune europea.

La riduzione dei tassi di interesse non è sufficiente ad avviare la ripresa, ma costituisce una condizione vincolante per non peggiorare ulteriormente la recessione della domanda, per ridurre l'onere del debito pubblico e soprattutto per ridare fiato al mercato dei capitali.

Oggi si parla molto di privatizzazioni e vorrei dire una parola in proposito. Credo che questo sia un grande obiettivo economico, sociale, politico, che non deve essere visto né in chiave fuorviante di risanamento dei conti dello Stato, perché si parla di grandezze non comparabili, né in chiave ideologica; le privatizzazioni devono essere considerate come mezzo per creare un mercato. Al di là delle polemiche nate negli ultimi tempi, un obiettivo che non può non essere condiviso da tutti è quello di avere una platea di milioni di risparmiatori, una pluralità di operatori, un allargamento del mercato e, in senso politico, il passaggio da una politica della rendita ad una politica degli investimenti produttivi. Il paese deve compiere questa grande rivoluzione,

comparabile in termini di effetti alla riforma agraria degli anni cinquanta.

Mi è stato chiesto quali siano, a mio avviso, le azioni necessarie per il rilancio dello sviluppo. Credo che prima di rispondere io debba richiamare l'attenzione sui fattori fondamentali alla base della crisi strutturale in atto nelle economie europee. Credo che tali fattori siano riconducibili a due emergenze, tra loro strettamente congiunte: la disoccupazione e la competitività.

La disoccupazione è il problema più grave delle economie industrializzate, in particolare dell'Europa e dell'Italia. Credo che in ultima analisi — non devo certo spiegarlo a chi esercita attività politica — il successo o l'insuccesso di un sistema economico si misura sulla capacità di creare nuovi posti di lavoro e con essi nuova ricchezza. Siamo di fronte ad un processo storico di cambiamento, non ad una semplice crisi congiunturale, e questo processo nei prossimi anni colpirà particolarmente l'area del sociale; ciò non accadrà solo in Italia ed in Europa ma anche in paesi come gli Stati Uniti, dove sta emergendo una cultura della solidarietà che costituisce, in qualche modo, la risposta nel sociale alla fine del reaganesimo. Così è avvenuto nel settore finanziario negli ultimi anni, cioè in quel settore che reagisce per primo perché la gente è più sensibile ai quattrini che alle idee. Oggi il pendolo si sta spostando verso una maggiore sensibilità ai problemi che nascono dalle emergenze fondamentali e cioè dalla disoccupazione e dalla competitività.

Le misure di politica economica e sociale che devono essere adottate in Italia e in Europa appaiono allora del tutto inadeguate, perché basate su schemi interpretativi dello sviluppo che, a mio parere, sono ormai obsoleti. Tendenzialmente si interpreta il futuro come un'estrapolazione del passato e credo che, quando si è di fronte a discontinuità, come quelle attuali, sia estremamente fuorviante cercare di utilizzare il passato per immaginare il futuro.

Ricorderete che quando, l'anno scorso, ci fu la svalutazione della lira — di questo parlai con l'allora governatore della Banca d'Italia Ciampi — era convinzione generalizzata che essa avrebbe comportato un'immediata ripresa dell'inflazione nel paese. Così non è avvenuto — come mi permettevo allora di sostenere — e non è avvenuto per un motivo semplice: siamo in un grande ciclo deflazionistico che avrebbe fatto sì, pur in presenza di una svalutazione così massiccia (del 30 per cento, come mai era avvenuto in Italia se non in epoche immediatamente successive al dopoguerra), che non avremmo importato inflazione; anzi, abbiamo oggi l'inflazione più bassa degli ultimi 10 o 15 anni, pur in presenza di una svalutazione così elevata.

Porto questo esempio perché credo che se, anche nell'ambito della disoccupazione, non si tiene conto dei cambiamenti intervenuti nei meccanismi di sviluppo in questi ultimi anni e si tende semplicemente ad estrapolare il passato, si prendono colossali cantonate.

La relazione tra tasso di sviluppo e crescita dell'occupazione è profondamente modificata. È illusorio pensare che una qualsiasi ripresa del processo di sviluppo conduca automaticamente ad una ripresa dell'occupazione. Ripeto: siamo di fronte ad una discontinuità, che ha due cause precise: la prima è la globalizzazione dei mercati e la seconda è il progresso delle nuove tecnologie.

Cos'è la globalizzazione? Dal punto di vista dell'argomento che stiamo trattando, cioè il lavoro, significa semplicemente che abbiamo inglobato — non solo nei nostri mercati ma anche nei nostri prodotti — lavoro che viene da aree del mondo che erano in qualche modo isolate e che sono entrate nel mercato nel quale operiamo non semplicemente come concorrenti sui prodotti finali ma come fornitori di componenti che sono all'interno dei prodotti che realizziamo e che immettiamo sul mercato. Potete vederlo in un qualsiasi prodotto: dall'automobile al prodotto elettronico (smontate un te-

levisore e vedrete pezzi che vengono dalla Corea o da Singapore).

A livello mondiale, negli ultimi anni, si è creata nuova occupazione; questo è un fenomeno che sovente sfugge. Non è che l'occupazione complessiva a livello mondiale non sia aumentata; è aumentata molto fortemente, solo che la creazione di nuovi posti di lavoro si è localizzata in quelle aree che offrono migliori prospettive di sviluppo e di convenienza economica. Credo che questo sia un fatto irreversibile, di fronte al quale alcuni propongono ricette che io non condivido.

Alcuni propongono la erezione di barriere protezionistiche per tutelare l'occupazione dei paesi industriali. Penso che queste azioni siano impraticabili. Le ritengo anche insensate, perché erigere nuovi muri in una fase storica in cui una serie di fattori (sociali, politici, anche tecnologici) ha condotto al crollo di vecchi muri, mi sembra francamente impraticabile da un lato e antistorico dall'altro.

Altri propongono una riduzione delle retribuzioni e del costo del lavoro. Devo dire — non voglio apparire demagogico — che questa credo sia una misura non praticabile né adeguata. La ragione per cui non è né praticabile né adeguata è molto banale. Quando la differenza fra il costo del lavoro in Germania o in Italia e — per esempio — in Cina o in Corea è di 1 a 20, quand'anche imponessimo una riduzione salariale del 10 per cento (che chiaramente appare a chiunque una cosa impraticabile) avremmo ridotto questa differenza a 1 a 18 e non sarebbe cambiato nulla. Pertanto, non è attraverso politiche di riduzione delle retribuzioni che si può pensare di superare questo *gap* colossale, che deriva da altri modi di vivere, da altre società e dalla globalizzazione dei mercati, che — ripeto — è un fatto irreversibile.

Su questo argomento si possono fare anche ragionamenti abbastanza semplicistici e chiedersi come mai il costo del lavoro in Cina sia un ventesimo del nostro. Ma anche il costo della vita è un ventesimo! In una statistica che ho visto recentemente, la Cina, se paragonata in

termini di potere d'acquisto locale e non di prodotto lordo espresso in dollari, è la terza potenza economica del mondo. Un pasto in Cina costa 300 lire! Quindi, non possiamo pensare di modificare la struttura dei nostri consumi e di tornare indietro rispetto a quel che abbiamo creato in questi anni, nel bene o nel male.

Il secondo fattore di cui ho parlato e sul quale vorrei soffermarmi è costituito dalle tecnologie. Le tecnologie sono un fenomeno i cui effetti non possono essere frenati ma, a mio parere, devono essere incoraggiati (ha già provato la Chiesa, con Galileo, a fermare la tecnologia, l'avanzamento della scienza...): è un processo inarrestabile; basta pensare a cosa sarebbe stata l'agricoltura oggi se non si fossero introdotti i processi di trasformazione tecnologica negli ultimi cinquanta o ottanta anni. Anche nell'industria il grande sviluppo di questo secolo è avvenuto grazie a profonde trasformazioni che hanno consentito il passaggio dal lavoro artigianale all'organizzazione tayloristica dell'attività manifatturiera.

Credo che oggi siamo di fronte ad una nuova fase di portata altrettanto rivoluzionaria, che va affrontata in modo adeguato e non ostacolata. Le nuove tecnologie richiedono di reingegnerizzare completamente i processi produttivi e organizzativi delle attività industriali e dei servizi. Perché questo possa avvenire in maniera efficace senza creare gravi scompensi sociali, occorre intervenire a cambiare le condizioni e le modalità di funzionamento del mercato del lavoro. Questo credo sia il tema centrale: prima di parlare di qualsiasi possibilità di sviluppo, di ripresa, se non affrontiamo il problema del funzionamento del mercato del lavoro, non arriviamo da nessuna parte.

Una ripresa della crescita e dell'occupazione è attuabile, a mio parere, cercando di affrontare i due nodi che si stanno radicalmente modificando: il sistema industriale e i suoi contenuti e le condizioni del lavoro.

Per quanto riguarda il primo punto, cioè il sistema industriale, l'Italia può

ritrovare un proprio cammino di crescita dell'occupazione non in attività produttive a basso valore aggiunto ma in attività qualificate che consentono di costruire valore aggiunto difendibile e non facilmente trasferibile in altre aree mondiali. Cioè occorre puntare su quelle aree industriali e dei servizi che nei prodotti e/o nei processi produttivi incorporano una maggiore quantità di conoscenze e di professionalità e che sono in grado di evolvere verso prodotti, tecnologie e capacità sistemiche con caratteristiche di valore aggiunto immateriale o comunque di specificità. Porto l'esempio della Francia, che ha applicato con grande successo tale processo nel caso del TGV. È stato un processo sistemico che ha consentito alla Francia di installare il TGV nella Corea del Sud; quindi, non sulla base di una comparazione di costi ma sulla base del valore aggiunto che in quel sistema in Francia era stato creato e che era esportabile persino in un paese come la Corea del Sud.

È solo un esempio di quali attività — quelle con forte valore aggiunto immateriale — formeranno la base della nuova competitività dei paesi industriali.

La politica tecnologica e industriale dell'amministrazione Clinton pone al centro la costruzione di quella che in America viene chiamata Infrastruttura informatica nazionale e che è stata anche definita la più grande rete di autostrade informatiche. Essa è destinata a favorire la piena circolazione delle conoscenze e delle informazioni, la diffusione di nuovi servizi a valore aggiunto e quindi la nascita di nuove imprese e di nuovi posti di lavoro adeguati alle mutate condizioni di competizione internazionale.

Per darvi un'idea, dirò che la dimensione del programma del governo federale è quattro volte superiore, in termini di dollari, a quello predisposto a suo tempo per la prima missione dell'uomo sulla luna (cosiddetto progetto Apollo). Si tratta di prospettive che non appartengono al futuribile, essendo già concretamente evidenti oggi, in particolare negli Stati Uniti e, in modo meno consistente,

in Giappone. Credo che lo sviluppo di programmi analoghi per la costruzione di infrastrutture possa rappresentare anche per il nostro paese un'occasione straordinaria di rilancio di uno sviluppo orientato alla creazione di nuovi posti di lavoro non precari e di attività capaci di affrontare le sfide del nuovo scenario internazionale. Da questo punto di vista, non vi è dubbio che l'Italia soffre di una relativa debolezza per quanto riguarda lo sviluppo tecnologico e dell'industria a tecnologia avanzata. Basti pensare che la quota complessiva della nostra partecipazione al commercio mondiale è di circa il 6 per cento mentre quella riferita ai prodotti ad alta tecnologia è pari alla metà, cioè al 3 per cento. Si tratta di un indicatore sufficientemente emblematico. Credo che in Italia vi siano comunque risorse e capacità in grado di competere su scala internazionale con quelle di altri paesi industriali. Tali risorse vanno comunque rafforzate e moltiplicate.

Vorrei ora brevemente riferirmi all'Olivetti, la maggiore azienda italiana nel settore delle alte tecnologie, che da sola rappresenta quasi il 30 per cento della presenza internazionale italiana in termini di società estere controllate, come peraltro risulta da una tabella predisposta dall'ENEA che lasceremo agli atti delle Commissioni. Da tale tabella si evince che l'Olivetti ha all'estero 7.362 addetti alla ricerca, pari al 27,8 per cento di tutti gli addetti italiani. L'Olivetti è l'unica azienda italiana di alta tecnologia che abbia presenze significative in tutti i paesi europei, negli Stati Uniti, in Giappone, in Australia ed in Canada. A mio avviso, rappresentiamo l'esempio di un'azienda che ha saputo trasformarsi e che è stata in grado di operare una mutazione genetica, anche attraverso il rinnovamento del proprio sangue, cioè attraverso il cambiamento delle caratteristiche degli operatori che lavorano all'interno dell'azienda. Vi consegno, perché rimanga agli atti delle Commissioni, una tabella molto interessante, dalla quale si evince che dal 1980 ad oggi l'Olivetti ha completamente rinnovato il proprio personale. In questi

dodici anni abbiamo assunto in Italia circa 14 mila persone (più di 2.000 in questi difficili anni novanta, di cui oltre il 90 per cento laureati o diplomati), a fronte di un numero di addetti che nel nostro paese, a metà del 1993, era pari a 19.700 unità. Vorrei anche ricordare che nei laboratori di ricerca del Mezzogiorno operano circa 600 ricercatori, in maggioranza assunti negli ultimi anni.

Questo processo radicale di trasformazione ha comportato l'uscita di 15 mila persone dall'azienda ma anche nel contempo, l'ingresso in essa di altri 14 mila addetti: si è trattato di un'operazione indispensabile per modificare la natura stessa della nostra azienda che, da struttura meccanica produttrice di macchine da scrivere, si è trasformata nella più grande azienda informatica europea.

Non si è trattato solo di rinnovare il sangue ma anche di procedere a numerosi investimenti. Nel periodo 1980-1992 (cioè nello stesso periodo in cui abbiamo assunto 14 mila persone) abbiamo investito 11 mila miliardi, di cui quasi 3 mila nel solo periodo 1990-1992. La metà di tali investimenti è stata destinata alla ricerca ed allo sviluppo. Nella tabella che ho consegnato al presidente è indicato per ciascun anno, con totale trasparenza, il numero delle assunzioni alle quali abbiamo proceduto in Italia nonché quello delle dimissioni incentivate; inoltre, viene dato conto degli investimenti totali che abbiamo effettuato e delle quote destinate alla ricerca ed allo sviluppo, oltre che dell'entità del contributo alla ricerca che abbiamo ricevuto dallo Stato e delle risorse che abbiamo impiegato per aumenti di capitale. Mi auguro che altri gruppi vogliano seguire un analogo esempio di trasparenza, che credo rappresenti un fatto nuovo anche per molti di voi.

Oggi siamo pronti ad affrontare la nuova mutazione genetica dell'Olivetti finalizzata a far entrare l'azienda in quel grande mercato che deriva dalla confluenza di informatica, telecomunicazioni e *media* interattivi, cioè in quel mondo che è derivato dalla digitalizzazione di voci, dati ed immagini.

L'altra grande sfida che il paese deve affrontare riguarda una profonda trasformazione del lavoro. Cosa si vuole intendere con tale espressione? Trasformazione del lavoro significa prima di tutto eliminare le rigidità che sono oggi una delle cause principali di aggravamento della disoccupazione. È interessante valutare un dato, che non è certo peregrino. La Spagna, il paese europeo con la più alta rigidità e protezione del posto di lavoro, e anche quello nel quale si registra il più alto livello di disoccupazione (22 per cento). Al contrario, gli Stati Uniti, che sono un campione di flessibilità, presentano il più basso tasso di disoccupazione (7 per cento). Penso che dovremmo riflettere su questi dati; è chiaro che flessibilità non significa mercato selvaggio ma vuol dire adattarsi alle specifiche esigenze ed ai cambiamenti di scenario. Fino ad oggi la tecnologia è stata principalmente utilizzata per introdurre automazione ed automatismi che sostituivano la forza lavoro con le macchine. In fondo, la tecnologia ha eliminato una parte del lavoro. Oggi, l'opportunità e la sfida che abbiamo davanti è quella di utilizzare la tecnologia per creare lavoro che derivi dalla tecnologia stessa. Si tratta, in sostanza, di attuare non una tecnologia per modificare i vecchi lavori ma di creare lavori nuovi che derivino — ripeto — dalla tecnologia. A tale riguardo, cercherò di prospettare qualche esempio. Negli Stati Uniti oggi vi sono oltre sei milioni di lavoratori i quali, almeno un giorno alla settimana, prestano il loro lavoro a casa (il cosiddetto *teleworking*), attraverso collegamenti su reti telematiche. Negli Stati Uniti già oggi, quando da una qualsiasi cabina telefonica si forma il numero 411 per conoscere il numero di un abbonato (a differenza di quanto accadeva fino a due anni fa, quando erano attivi tre grandi palazzi situati in diverse zone degli Stati Uniti dove per rispondere alle chiamate lavoravano a turno 4.000 telefonisti), risponde una delle 12 mila persone che lavorano presso le rispettive abitazioni *part time* e che sono collegate con una

rete telematica ad un terminale della AT&T. Quando una persona telefona, per esempio, da New York, risponde un operatore che magari è nel Nebraska e che a casa sua sta preparando la cena. Ciascuno di tali addetti il venerdì pomeriggio ha dichiarato al computer quali sono le ore nelle quali è disponibile a lavorare nella settimana successiva. Il computer elabora ed aggrega questi dati ed automaticamente consente il collegamento con i lavoratori a domicilio. Oggi, ripeto, negli Stati Uniti vi sono oltre sei milioni di lavoratori che operano in questo modo. Ciò non accade solo in America. Alla British telecom ci sono già alcune migliaia di dipendenti che stanno adottando formule di *teleworking*, cioè di lavoro a distanza. Credo che, di fronte a questi fenomeni, siano necessari molta fantasia e molto coraggio. Penso infatti che dovremmo dare uno scossone forte all'impalcatura del lavoro subordinato così come tradizionalmente inteso. Avrete letto anche voi sui giornali di oggi il riferimento a quello che non possiamo più definire neanche un dibattito, che si sta svolgendo in Germania ed in Francia sulla riduzione della settimana lavorativa a quattro giorni, con la corrispondente riduzione del 20 per cento della retribuzione.

Non so se questi fenomeni siano ancora maturi; so certamente che potrebbero essere introdotti solamente a livello europeo e non a livello di singolo paese: ma, se la Germania e la Francia lo faranno, come penso faranno, tenuto anche conto della presa di posizione del presidente Mitterrand dell'altro ieri sul punto (una chiara indicazione dell'assoluta volontà che la Francia adotti questa soluzione), ritengo che ciò determinerà una quantità di diffusione del lavoro *part time* che potrà contribuire ad aumentare da un lato la flessibilità del mercato del lavoro e a creare dall'altro del nuovo lavoro.

Quando parlo di nuovo lavoro, penso a coloro che hanno la mia età ed hanno cominciato a lavorare quando i *weekend* non esistevano. Ricordo che in quell'e-

poca si lavorava in fabbrica fino alle 14 del sabato: in fondo, eravamo rimasti un po' ai tempi biblici, in cui la domenica era un po' come il digiuno del venerdì sera per gli ebrei, cioè un modo di rilassare il corpo e la mente per ricominciare successivamente a lavorare. Ebbene, pensate cosa è cambiato nella nostra società per l'introduzione dei due giorni festivi e quante attività sono nate intorno a questo. Non ho delle misure per dirvi quantitativamente quanto prodotto interno lordo sia legato al tempo e alle attività che vengono spese o sono collegate con quello che la gente fa durante il *weekend*, ma certamente si tratta di una misura rilevante: pensate all'abbigliamento, allo sci, ai servizi, allo sport. Tutto ciò è assolutamente materiale, *material*, nel senso che è significativo rispetto alla quantità di lavoro nei servizi italiani.

Esistono degli esempi già evidenti di questo negli Stati Uniti: mentre colossi come la General motors o l'IBM cancellano centinaia di migliaia di posti di lavoro, c'è una società di lavoro interinale (non una sola, ma vi dico della più importante), che si chiama Men power, che gestisce 560 mila lavoratori negli Stati Uniti ed oltre mezzo milione in altri paesi (in totale più di un milione di lavoratori), che sono prevalentemente adibiti a mansioni impiegate e che vengono « prestati » alle varie aziende che ne fanno richiesta. I lavoratori di questa società, dopo cinque o sei « prestiti » in aziende e mansioni diverse, acquisiscono esperienza e professionalità superiori a quelle di un lavoratore tradizionale con pari anzianità.

Questo lo dico solo a titolo di esempio, non lo dico come l'unica soluzione. Si tratta però di un esempio per dire che credo che dobbiamo veramente con fantasia e coraggio superare il concetto tradizionale di lavoro come posto fisso ed in qualche modo destrutturare il rapporto di lavoro subordinato come tradizionalmente inteso.

Oggi l'Europa (cito un dato europeo) spende moltissimo per quella che definirei la resistenza passiva al fenomeno della

disoccupazione (risorse impiegate in formule tipo cassa integrazione italiana). Il 2,75 per cento del prodotto interno della Comunità viene speso per queste difese passive. Credo che sarebbe molto più utile destinare una parte di questi sussidi a corsi di formazione per la riconversione dei lavoratori allo scopo di allinearne conoscenze e competenze alle nuove condizioni della competizione.

Per quanto riguarda il sistema produttivo italiano, una trasformazione che sia orientata al rilancio dello sviluppo, che mi pare sia il tema precipuo di questa audizione, credo richieda di mettere in atto meccanismi innovativi di politica economica e industriale.

So che parlare di politica industriale in qualche ambito appare quasi una bestemmia, ma io parlando di politica industriale non intendo assolutamente riferirmi ad azioni di tipo pianificatorio o dirigistico o a interventi per mezzo di specifiche leggi. Molto più semplicemente, faccio riferimento al coordinamento ed all'orientamento di strumenti e risorse esistenti.

Un'azione innovativa per una trasformazione del sistema industriale italiano, a mio parere, dovrebbe basarsi su tre cardini: la politica della ricerca e della tecnologia; la politica della formazione e la politica delle infrastrutture. Questi tre cardini devono essere strettamente interconnessi e orientati verso comuni obiettivi.

Non sto a intrattenervi sulla ricerca (e vi lascio una nota in merito), perché mi sembra un fatto condiviso, anche se poi non trova riscontro nella realtà.

Vorrei parlare brevemente della formazione. Credo che oggi l'anello più debole del nostro sistema scolastico sia l'istruzione primaria e secondaria. Credo che ottenere un orientamento professionale già da quell'età sia importante per indirizzare le giovani generazioni alle nuove attività verso cui deve evolvere il sistema industriale. In questo contesto, sottolineo l'esigenza di una massiccia diffusione dell'informatica nel sistema scolastico.

Ora, voi direte: « ma qui sta parlando il presidente dell'Olivetti che vuol vendere dei computer ». Fatemi grazia di questo pensiero e concedetemi fiducia circa il fatto che non è questo il livello della discussione che voglio tenere in una Commissione parlamentare.

Non a caso il Giappone ha introdotto recentemente in forma obbligatoria la conoscenza dell'uso del computer a tutti i livelli scolastici. Non è un'azione di *marketing* delle aziende che fanno computer; è veramente come dare la patente a chi dovrà guidare le informazioni sulle nuove autostrade telematiche del futuro. E questo si fa partendo dalle scuole primarie. Questo il Giappone l'ha capito; gli Stati Uniti stanno introducendo questo criterio, anche se con ritardo rispetto al Giappone. Da noi questo è un discorso — come voi sapete — lunare.

Il terzo cardine, come dicevo, è rappresentato dai grandi progetti infrastrutturali fondati sulla diffusione delle tecnologie innovative, dalle nuove reti per l'informazione e la comunicazione, dalla modernizzazione dei servizi pubblici, fatta attraverso la tecnologia e l'organizzazione delle pubbliche amministrazioni.

Olivetti ha in passato proposto (ed ancor oggi propone) specifici progetti finalizzati alla modernizzazione della pubblica amministrazione italiana. Abbiamo addirittura firmato un accordo sindacale nel 1992: il Governo di allora si impegnò ad avviare un rilevante programma di investimenti per l'ammodernamento della pubblica amministrazione. Da allora, non solo questo impegno è stato disatteso, ma, al contrario, si è manifestata una contrazione degli investimenti.

Ora, anche qui lasciatemi essere un po' chiaro e brutale (poi avrò finito e sarò a disposizione per rispondere alle domande): il problema non è che l'Olivetti chiede commesse alla pubblica amministrazione. Credo che il problema che voi sentite particolarmente come parlamentari sia quello di trovare e ritrovare il consenso e il colloquio col cittadino, che

avviene attraverso i servizi, avviene avvicinando lo Stato al cittadino.

Credo che questo oggi avvenga attraverso la tecnologia, che lo rende possibile.

È vero che questo (poi ve ne fornirò anche un dato) è un fatto che ricade in qualche modo sulle aziende che operano in questo settore, ma il problema deve essere visto al di là di ciò, come un processo di modernizzazione del paese, che è, a mio parere, anche un processo (politico) di mantenimento di un reale rapporto tra Stato e cittadino.

Vorrei infine solo darvi un'ultima tabella, che non sto ad illustrare perché il suo contenuto è talmente evidente da poter essere interpretato da ognuno: da essa vedrete come la spesa della pubblica amministrazione italiana rispetto a quelle di Francia, Germania, Spagna e Inghilterra, per non parlare degli Stati Uniti, dimostra che siamo totalmente fuori da un contesto di *reachers* accettabili, se vogliamo essere in Europa.

DIEGO NOVELLI. Se fossimo in un Parlamento di cultura anglosassone sarei indotto a rivolgerle domande di un certo tipo, non cattive, ma tendenti a soddisfare alcune curiosità. Ad esempio, l'altro ieri un suo collega imprenditore in questa stessa aula ha lanciato pesanti accuse nei confronti di un gruppo editoriale che non le è del tutto estraneo. Ma dal momento che siamo in un Parlamento con tradizione e cultura mediterranea, per non dire levantina, non ci è permesso rivolgere domande del genere.

PRESIDENTE. Per dimostrare che veramente siamo levantini, le consentirò di rivolgere le domande che riterrà opportune.

DIEGO NOVELLI. Sono state lanciate pesanti accuse da parte del gruppo editoriale che, come dicevo, non le è del tutto estraneo, tendenti addirittura a « strozzare » un settore, un gruppo imprenditoriale che fa capo alla Fininvest. Sarebbe bene che i parlamentari che si

occupano di queste vicende avessero una risposta diretta ed esplicita in tale direzione.

La domanda che a me interessava di più rivolgerle, essendosi lei soffermato in modo particolare sul tema delle tecnologie, che mi è particolarmente caro, data la realtà in cui vivo, è la seguente. Il processo di sviluppo degli apparati produttivi delle nostre industrie tende oggettivamente (ciò vale sia per Carlo Marx, sia per Gianni Agnelli, sia per Cipputi, sia per qualunque altro imprenditore) ad espellere dai processi produttivi una quota di lavoratori, ed è inutile che le organizzazioni sindacali si ostinino a difendere l'indifendibile, a meno che non si voglia ritornare al luddismo, a spaccare le macchine, esperienze già vissute e pagate pesantemente.

Tuttavia, non possiamo nemmeno accettare certe teorizzazioni come quelle apparse sui quotidiani dopo l'esplosione di Crotone. Deaglio, noto ai torinesi, sostiene che essendo quell'impianto improduttivo era necessario chiuderlo e che il vescovo di Crotone avrebbe fatto bene a fare il suo mestiere in chiesa.

Questa gente dove la mettiamo? Ci poniamo problemi di questa natura, o possiamo accettare le tesi che ho sentito circa dieci anni fa quando ero sindaco di Torino per le quali gli operai tra i quaranta e i quarantacinque anni non sarebbero più riciclabili secondo i nuovi apparati produttivi? Lei conosce chi rilasciò una tale dichiarazione.

Grazie alle moderne tecnologie siamo in grado di riciclare la spazzatura, separando il ferro dal vetro, la carta dal legno, la plastica dal metallo, ma non ricicliamo più gli uomini. In pratica, gli uomini sono valutati meno dell'immondizia! Allora, a lei che rappresenta uno dei massimi esponenti del mondo imprenditoriale italiano, alla classe dirigente italiana, non classe dominante, per usare un'espressione gramsciana riferita al Risorgimento, chiedo se questi problemi siano alla vostra attenzione.

Alcuni teorici dello sviluppo delle tecnologie hanno detto che in futuro arrive-

remo, ovviamente siamo nel futuribile, a lavorare cinque minuti al giorno. Non so se ciò sarà mai possibile. So che in Europa il numero dei disoccupati ormai è di circa 20 milioni di individui e che in Italia tale numero si aggira sui 4 milioni. È pensabile che soltanto attraverso forme come quelle del *tele working* sia possibile affrontare questa drammatica situazione?

Le stesse tecniche per il lavoro a domicilio, mai sperimentate prima di ora in Italia, ritiene possano essere usate per una riqualificazione della manodopera nel nostro paese? Le nostre imprese non hanno le strutture necessarie per un'operazione del genere e non so se in un prossimo futuro imiteranno la *Volkswagen*, la quale ha organizzato corsi di riqualificazione.

Come mai da parte dell'imprenditoria italiana non è stata avanzata una proposta tendente a realizzare le *open university*, per una riqualificazione della manodopera attraverso la rete televisiva a circuito chiuso, che consentirebbe inoltre di sopperire anche alla carenza di strutture?

Le imprese italiane — è l'ultima domanda — a vario livello sono state coinvolte in vicende di carattere giudiziario certamente non edificanti. A questo riguardo ha qualche suggerimento da fornire a chi in Parlamento ha la responsabilità di far approvare le leggi? La sua esperienza anche in questo campo le ha suggerito qualcosa che i parlamentari chiamati a legiferare potrebbero prendere in considerazione per evitare il ripetersi di fenomeni degenerativi come quelli che hanno gravemente colpito il nostro paese?

RAFFAELE VALENSISE. Ho registrato con interesse le dichiarazioni dell'ingegnere De Benedetti, le quali riproducono una nostra antica critica, fondamentale, relativa ad un modello di sviluppo sbagliato. Appartengo a coloro i quali negli anni settanta insorsero contro la diffusione dell'acciaio (mi riferisco al quinto centro siderurgico di Gioia Tauro), perché si sapeva che il prodotto era obsoleto, in

quanto, essendoci fin da allora la plastica e le globalizzazioni, quella scelta era una sciocchezza vera e propria. Insorgemmo contro la legge cosiddetta di riconversione industriale, la quale riportava quei processi e quei prodotti e conferiva ad aziende pigre nel rinnovarsi tecnologicamente quei modesti aiuti che allora vi furono, per tale legge, negli anni 1975, 1976 e che vennero usati in senso conservativo.

La sua esposizione indubbiamente registra da un osservatorio qualificato i mutamenti che ci sono stati: c'è un modello di sviluppo sbagliato. Lei ha parlato giustamente, e noi condividiamo il suo punto di vista, della inutilità di operare sul costo del lavoro, perché in questo caso saremmo battuti dai fenomeni di globalizzazione: si pensi alla Corea e soprattutto alla Cina con il suo miliardo di abitanti. Quindi, non è questo il settore su cui operare, e non si può non dare ragione alla sua constatazione (tale credo debba considerarsi, ingegner De Benedetti) che, purtroppo, sfugge, tanto che molte volte nell'ambiente degli industriali si continua a parlare del costo del lavoro come del nemico da abbattere: si parla di gabbie salariali, come lei sa, proposte addirittura per incentivare il Mezzogiorno, anziché ricorrere ad altri strumenti!

Dunque, dal momento che non si può operare sul costo del lavoro ma sulle tecnologie, poiché si deve anche operare per rimuovere quelle forme di rigidità che sono proprie del mondo del lavoro (non voglio chiamarlo mercato), voglio rivolgere a lei, che è presidente dell'Olivetti, una domanda relativa all'evoluzione dei lavoratori verso forme di partecipazione, di cui si parla nella Costituzione. Poiché abbiamo molte volte insistito in questo senso, vorrei conoscere la sua opinione circa la possibilità di affrancare la rigidità attraverso forme di partecipazione, le quali possono essere propedeutiche ad una maggiore flessibilità: sembra un contrasto, ma tale non è, perché chi partecipa è maggiormente informato e diventa più flessibile, poiché ha preoccupazioni

che è chiamato a condividere. Credo che questa domanda sia interessante per lei.

L'altra domanda che voglio rivolgerle è relativa al Mezzogiorno in genere, considerato che il problema della disoccupazione è affrontato con gli ammortizzatori sociali, il cui uso comporta un costo forse superiore al 2,75 per cento da lei indicato...

CARLO DE BENEDETTI, *Presidente della Olivetti*. Ho parlato a livello europeo...

RAFFAELE VALENSISE. La ringrazio; quindi per noi il dato è più alto. In che modo ritiene possibile fronteggiare questi fenomeni, soprattutto nel Mezzogiorno, dove l'inoccupazione è rilevante? Attraverso una sollecita azione che veda combinati gli sforzi dell'imprenditoria e del Governo? L'altro giorno abbiamo sentito parlare della possibilità di impiantare industrie per la produzione di automobili nel Mezzogiorno. Noi riteniamo che si tratti di un prodotto maturo, per cui trasferendo una fabbrica di automobili nel Mezzogiorno non ci sembra che si collabori molto al riassorbimento e alla creazione di condizioni di sviluppo. Poiché riteniamo che il Mezzogiorno potrebbe avere benefici da processi e prodotti avanzati con la collaborazione dell'imprenditoria e del Governo, vorrei conoscere il suo punto di vista al riguardo.

FEDE LATRONICO. Ho ascoltato con estremo interesse quanto lei ha detto, ingegner De Benedetti, e credo che la sua ricetta sia decisamente a lungo termine, visto che quando lei ha parlato di mercato del lavoro ha investito tutta una serie di strutture dell'apparato dello Stato; da questo punto di vista essa appare quasi come filosofia, poiché per cultura e per antiche tradizioni il nostro è uno Stato che vede il nuovo ed il rinnovamento non certo di buon occhio. A me piacerebbe sapere di cosa abbia bisogno il nostro Stato nel medio termine, considerando proprio quest'ultimo in senso bancario. Cosa suggerisce, oltre ad

abbassare il costo del denaro, in ragione di defiscalizzazione, di un cambiamento della politica che fino a ieri ha favorito pressoché esclusivamente la grande industria e non la media e la piccola impresa e di uno Stato — mi perdoni il gioco di parole — che è affetto da un iperstatalismo cronico?

GIOVANNI ZARRO. Vorrei anch'io manifestare subito il mio apprezzamento per la chiarezza con la quale l'ingegner De Benedetti ha svolto il suo intervento ed ha risposto agli interrogativi posti dalla Commissione.

Tuttavia vorrei ritornare su due o tre punti della sua relazione, ingegnere, per avere qualche chiarimento. Il primo è relativo alla svalutazione. Ricordo il timore che dodici o quattordici mesi fa circondò la decisione del Governo italiano allorché esso assunse questo provvedimento, cioè che la svalutazione avrebbe potuto in qualche modo determinare una infiammata inflazionistica non controllabile. Le cose sono andate diversamente, non perché abbiamo avuto fortuna ma perché c'è stato il blocco dei contratti e dei salari. L'aver bloccato la domanda di consumo ha determinato quello che, viceversa, non è riuscito all'economia inglese. Quest'ultima, infatti, come noi ha svalutato, ma mentre noi siamo riusciti a bloccare l'inflazione, la stessa operazione non è riuscita ad essa. Credo si sia verificato quello che i tecnici o gli scienziati dell'economia chiamano effetto jota, il quale, evidentemente, grazie agli elementi di cui sopra non si è verificato in Italia. Non solo, in conseguenza di ciò e avendo modificato le ragioni di scambio, si è attivata una formidabile leva della domanda sul fronte delle esportazioni, tanto che anche nei giornali di oggi abbiamo letto che la bilancia commerciale va abbastanza bene.

Ritengo, quindi, che per ottenere questi risultati, accanto alla decisione della svalutazione (ed è su questo che gradirei conoscere il suo punto di vista) abbia giocato anche l'altro elemento della manovra del governo Amato (ministro del

tesoro Barucci), cioè il blocco salariale, e quindi quello della domanda di consumi.

Vorrei adesso tornare sul punto relativo alla crescita del PIL e dell'occupazione. Ricordo che quando frequentavo l'università a Napoli si parlava di una legge che misurava in qualche modo la crescita del PIL e quella dell'occupazione (un economista americano aveva fatto degli studi al riguardo ed aveva fornito un certo parametro). Non so se ricordo bene, ma credo che l'assunto di tale parametro fosse il seguente: ogni tre punti di ascesa del PIL determinavano un punto di ascesa dell'occupazione. Dunque, se tutte queste trasformazioni si verificano, se si verificheranno sempre di più in avvenire, mi chiedo se per avere un incremento di un punto di occupazione dovremo determinare un incremento di dieci punti del PIL.

Dovremmo avere una crescita di tipo cinese per ottenere un incremento di poche centinaia di posti in Italia. Non so come si possa risolvere il problema, ma credo che questa sia la radice. Ci deve pur essere un limite, un criterio che disciplina queste relazioni e vorrei sapere a che livello si situi oggi questo limite. La domanda non ha stretta attinenza alla sua esposizione, improntata alla praticità e prammaticità, ma vorrei porla a lei come imprenditore, data la sua esperienza come presidente del gruppo Olivetti.

A parte le difficoltà connesse al coordinamento delle politiche economiche comunitarie — questa, a mio avviso, è la vera ragione per cui non si riesce ad avere sviluppo — credo che sia stato compiuto uno sbaglio nel tracciare il percorso politico delle istituzioni politiche europee. Avremmo prima dovuto creare la banca centrale europea e poi sarebbero nati gli altri organismi, un po' come accadde con l'Unità d'Italia, anche se capisco che in quel caso ci fu una soluzione militare mentre, in questo, la vicenda è stata solo di ordine politico.

PRESIDENTE. Onorevole Zarro, una banca unica, in fondo, già esiste.

ENRICO MODIGLIANI. È la Bundesbank !

GIOVANNI ZARRO. Esiste un coordinamento delle politiche, ma non un'unica banca che possa gestire la politica monetaria.

C'è un limite alla crescita, delle economie sviluppate ? Se c'è, siamo a ridosso di questo limite ?

PRESIDENTE. Do la parola all'ingegner De Benedetti perché risponda al primo gruppo di domande.

CARLO DE BENEDETTI, *Presidente della Olivetti*. L'onorevole Novelli ha fatto una premessa nella quale si è contraddetto rispetto al fatto che la materia non era in discussione in questa sede; tuttavia, poiché il presidente lo ha autorizzato ad essere anglosassone, anziché levantino, non ho difficoltà a rispondere...

Al di là delle aggressioni che costantemente e in prima persona subisco dalle trasmissioni televisive del gruppo Berlusconi, sono assolutamente contrario alle faide; lo sono per mentalità da un lato e dall'altro perché penso che il paese stia attraversando una fase economica e sociale difficile, nella quale di tutto abbiamo bisogno fuorché delle faide, che non recano alcun beneficio alla collettività.

Nel caso specifico, esiste una situazione del tutto anomala, senza riscontro in alcun paese industrializzato del mondo, per cui un unico soggetto privato detiene tre canali televisivi e metà del mercato di pubblicità. La totale anomalia della situazione comporta evidentemente in chi la detiene un senso di precarietà della situazione stessa e, come tale, una quasi mania o ossessione a pensare che esistono fantasmi di nemici e complotti. Questa la risposta che mi sento di dare.

Passando ai temi specifici dell'audizione, ha poi giustamente rilevato che non si può difendere l'indifendibile. L'onorevole Novelli è piemontese come me e conosce l'origine della parola sabotatori; deriva dal termine *sabot*, cioè zoccolo, ed

è dovuta al fatto che i contadini della seconda metà del settecento cercavano di distruggere i telai con i piedi e quindi con i *sabot*. Quei tentativi hanno fatto una misera fine, come tutti i tentativi tendenti a bloccare lo sviluppo tecnologico, che appartiene allo sviluppo dell'intelligenza umana e come tale non può essere frenato; chiunque pensi di farlo compie un'operazione contraria alla storia e quindi impossibile.

Preso atto che finora le tecnologie hanno avuto l'effetto di ridurre la quantità di lavoro per unità di prodotto — non dimentichiamo che questo processo inevitabile ha creato ricchezza, perché ha consentito quello sviluppo industriale sul quale si basano le nostre società — occorre domandarsi se possa essere trovata una compensazione dal punto di vista della forza lavoro; proprio questa è la domanda che dobbiamo porci perché, non potendo impedire lo sviluppo, dobbiamo usare la tecnologia per creare nuovo lavoro.

L'onorevole Novelli ha chiesto dove mettiamo la gente. La soluzione è costituita dalla formazione sia per quanto riguarda coloro che oggi vengono espulsi dal mondo del lavoro, sia per quelli che dovranno entrarci. Mi riferisco ad una formazione che sia adatta ai lavori del futuro, non a quelli del passato; dobbiamo renderci conto di questo, altrimenti la formazione creerà persone non riciclabili, secondo quell'espressione che egli stesso ha citato.

L'onorevole Novelli mi ha anche chiesto quali siano i nostri intendimenti come classe dirigente (direi, piuttosto, come parte della classe dirigente perché in una società complessa la classe dirigente non può essere monopolizzata da un settore sociale). Ebbene, credo che la classe dirigente debba porsi questo problema nel suo complesso, ma che non debba farlo solo la classe imprenditoriale, che pure ha maggiori responsabilità essendo impegnata sul fronte del lavoro. L'affermazione che la classe dirigente italiana non l'abbia fatto a sufficienza, può essere vera. Non esprimo giudizi di carattere generale; mi sia consentito invece fare un

esempio di carattere specifico, che mi serve per rispondere anche ad un'altra domanda.

Adriano Olivetti nel 1954 realizzò lo stabilimento Olivetti a Pozzuoli. Fu uno degli insediamenti più innovativi nel Mezzogiorno. Se avessimo ragionato inerzialmente, questo stabilimento non ci sarebbe più, perché vi producevamo macchine da scrivere meccaniche che oggi produciamo in Brasile ad un costo che è circa un decimo di quello che sosteneremmo se le facessimo a Pozzuoli (se le producessimo a Pozzuoli non sarebbero sul mercato). Abbiamo completamente trasformato lo stabilimento di Pozzuoli, nel quale abbiamo avuto l'onore di ricevere il Presidente della Camera dei deputati (naturalmente, ognuno di voi è cordialmente invitato). Abbiamo trasformato uno stabilimento di quarant'anni fa in un centro di tecnologie e servizi di impresa in cui abbiamo associato molte imprese locali. Come Olivetti non abbiamo più operai ma circa 600 ricercatori, l'80 per cento dei quali è costituito da persone del posto e più del 90 per cento ha meno di 27 anni. Abbiamo trasformato una fabbrica in un laboratorio, chiaramente cambiando la gente perché non potevano trasformare gli operai in ricercatori. Nei nostri laboratori di Pozzuoli sviluppiamo la parte più sofisticata della nostra offerta *software*.

Abbiamo fatto anche qualcosa di più interessante, sulla quale ho un fascicolo che vorrei consegnare alla Commissione. Abbiamo realizzato esattamente quel che io credo si dovrebbe fare in termini di collaborazione pubblico-privato, piccolo-grande. In quest'area, in questo centro di tecnologia, è entrato, fisicamente, il Formez e quindi vi è un grande centro di formazione. Poi c'è Aracnopolis che è un insieme di 41 piccole aziende napoletane, che condividono con noi il cablaggio. Credo che valga la pena per ognuno di voi, se ne aveste il tempo e la voglia, di visitarla: si tratta di una piccola città cablata in cui queste industrie fruiscono dei servizi che la tecnologia mette loro a disposizione. Inoltre, l'Università di Na-

poli ha trasferito in quest'area la facoltà di informatica. Oggi direi che questo centro è veramente un punto di incontro di intelligenze e di esperienze, con docenti, studenti, tecnici, ricercatori, imprenditori, neoimprenditori, funzionari pubblici, artigiani.

Non voglio dire che questo sia l'esempio per l'Italia; siccome però lei ha posto una domanda come a dire: « Ma non fate proprio niente? », vorrei dire che certo così non si risolvono i problemi del paese ma in questo modo abbiamo risolto in una maniera intelligente — non l'ho inventata io ma i miei collaboratori — e che tende ad integrare varie competenze il problema di una fabbrica che ormai era destinata a scomparire, trasformandola in una cosa nuova che avrà grandi prospettive di sviluppo e che impiega nuova occupazione a Napoli (sono quasi tutti laureati).

Lei ha detto che ci avviaamo ad avere 20 milioni di disoccupati. No, guardi che in Europa ci sono già 20 milioni di disoccupati, oggi, che sono destinati, secondo me, ad aumentare nel corso del 1994. Quindi, quel che si sta discutendo in questi giorni in Germania e in Francia è proprio come contenere questo fenomeno, non tanto come riassorbire di queste persone.

Lei mi ha chiesto se solo il *teleworking* possa essere una risposta. La risposta è certamente no; non solo il *teleworking*, ma anche questo. Direi che bisogna fare un ragionamento logico. Possono essere una risposta tutte quelle cose nelle quali il valore aggiunto dall'uomo con il suo lavoro abbia caratteristiche o di unicità o di stabilità locale, cioè che non siano in concorrenza con un prodotto che può essere realizzato in un'altra parte del mondo. Un semplice manufatto di per sé può essere costruito in un'altra parte del mondo; ma se aggiungo un'intelligenza locale, quella non può essere né importata né esportata, cioè la è ancora in qualche modo al paese nel quale la esercito. Il *teleworking* è solo un esempio e penso che tutto quello che la digitalizzazione della voce, delle immagini e dei

dati ci apre come straordinaria occasione di opportunità di lavoro, sia al di là di quel che possiamo anche solo immaginare. Sono convinto che quella sia la strada da seguire.

Naturalmente, vale l'osservazione mossa dall'onorevole Latronico secondo il quale queste cose sono collegate ad un futuro non immediato. Sì, ma il futuro bisogna cominciarlo oggi, altrimenti ci limitiamo a gestire il presente e ne gestiamo il degrado, come di fatto è avvenuto più o meno in questi anni.

Lei stesso mi ha posto una domanda che ha definito non particolarmente pertinente al tema oggetto dell'audizione ma comunque non mi sottraggo a nessuna domanda e quindi neanche a questa, riferita al coinvolgimento delle imprese italiane in Tangentopoli. Lei mi ha chiesto che cosa, sulla base della mia esperienza specifica, io ritenga che il Parlamento possa o debba fare per prevenire fenomeni di questo genere. Posso solo fare alcune affermazioni.

La prima — dato che la domanda l'ha rivolta a me — è che io sono l'unico presidente di un gruppo italiano che si è presentato davanti ai giudici assumendosi la responsabilità per i propri dipendenti; non ce ne è stato nessun altro. L'ho fatto per una ragione molto semplice, che non vuole affatto apparire demagogica. Penso che nella vita bisogna trovare un certo equilibrio in ognuno di noi tra privilegi e responsabilità. Siccome chiaramente appartengo alla categoria di quelli che hanno avuto molto privilegi, penso ci siano momenti nei quali devi compensare questi privilegi con l'assunzione di responsabilità, al di là di quelle che conosci e al di là di quelle che ti appartengono in termini strettamente materiali, conoscitivi o giuridici. Questo è stato il senso del mio comportamento, in quanto non avrei accettato che un dirigente del mio gruppo potesse essere — per esempio — incarcerato per aver commesso un fatto di cui non ero informato (d'altronde, in un gruppo di 50 mila persone, mi sembra difficile che il presidente possa essere informato di tutto quello che avviene)

ritenendo, a torto o a ragione, che fosse nell'interesse della società. Credo fosse giusto che me ne assumessi le responsabilità.

Non voglio entrare nelle esperienze specifiche e non sono assolutamente disponibile a dare suggerimenti su cosa dovrebbe fare il Parlamento in ordine a questo problema, perché non è mia competenza e mi sembrerebbe un'invasione di campo arbitraria. Posso solo dirle una cosa: la corruzione è presente in tutte le società del mondo, in modo più o meno evidente e profondo; è una caratteristica, direi, connaturata quasi alla natura umana. Quali sono i due grandi antidoti? Da un lato, livelli di trasparenza e di controllo e, dall'altro, l'alternanza o meglio le potenzialità dell'alternanza. Da quando esistono organizzazioni politico-sociali dell'uomo, si è sempre visto che la corruzione aumenta in modo esponenziale con la durata del potere; è un dato di fatto. Quindi, altre società — come quella inglese, piuttosto che quella francese — non è che abbiano caratteristiche di virtuosità differenti dalla nostra; hanno semplicemente avuto periodi di durata del potere inferiori a quelli che abbiamo avuto noi (per ragioni storiche che sarebbe inutile ricordare, perché ben note, a voi più che a me) e hanno avuto alternanza e soprattutto potenzialità di alternanza, che è il vero grande antidoto alla corruzione sistematica ed endemica. D'altronde, che ciò sia vero è dimostrato dalle vicende del Giappone, paese nel quale da quarantacinque anni è al governo il LDP e dove sono esplosi fenomeni di corruzione, che magari saranno più tecnologicamente sofisticati (perché il Giappone è un po' più sofisticato e un po' meno levantino dell'Italia) ma che tuttavia hanno avuto, in termini di clamorosità e di coinvolgimento di personaggi quali primi ministri o grandi esponenti del potere politico ed economico, aspetti assolutamente analoghi a quelli che sono stati riscontrati in Italia, sia per dimensione sia per profondità. Non esiste a mio avviso una ricetta; in particolare, per quanto riguarda i provvedimenti legisla-

tivi, questi rientrano nella competenza del Parlamento. Quello che posso dire è che soltanto l'alternanza o la capacità di alternanza all'interno del sistema può ridurre il tasso di corruzione che è insito in qualsiasi organizzazione.

All'onorevole Valensise vorrei far presente che anch'io — come lui — ero tra coloro che si dichiararono contrari alla legge di riconversione industriale e che sostenevano come Gioia Tauro fosse un modo per ingannare la gente e non semplicemente un errore politico. Sono assolutamente d'accordo con lei nel ritenere che il costo del lavoro non rappresenti la panacea o la risoluzione del drammatico problema che ci troviamo ad affrontare. Sono convinto che l'eliminazione delle rigidità e l'adozione di interventi tesi a destrutturare il rapporto tradizionale, con coraggio e con fantasia, costituisca l'unico modo per non limitarsi a raccontare storie alla gente e per realizzare qualcosa che avrà i suoi effetti — anche se non domani — così come la legge di riconversione industriale avrebbe dovuto avere i suoi.

Lei, onorevole Valensise, mi ha anche posto una domanda molto interessante, relativa alla partecipazione. Io sono stato il primo imprenditore italiano che, nel 1974, ha realizzato un *stock option* per i dipendenti (all'epoca non ero in Olivetti, ma in un'azienda quotata in borsa di mia proprietà). Oggi la maggior parte dei nostri dirigenti hanno *stock option* e vi è anche una quantità di lavoratori in Olivetti che detengono azioni della società. Questa non è certo la partecipazione, ma ho voluto richiamare questo fatto per dirle che la predisposizione mentale — chiamiamola così — è assolutamente nella direzione da lei evocata.

Devo poi dirle che io credo che noi siamo già entrati in una fase di profonda trasformazione nella struttura di comando delle grandi aziende, non solo italiane ma mondiali. Le grandi aziende sono rimaste sostanzialmente immutate nella loro organizzazione negli ultimi cento anni, trattandosi di organizzazioni verticali con un comando *top-down*, cioè

dal vertice verso il basso. Questo tipo di costruzione è obsoleto, così come del resto si sta dimostrando negli Stati Uniti, dove nascono centinaia di migliaia di nuove imprese ed alcune grandi imprese scompaiono oppure vengono sostanzialmente e drammaticamente ridimensionate. Le cito l'esempio — non perché si tratti di un concorrente — dell'IBM. Tale azienda, in ciascuno degli anni 1992 e 1993 (sarà così anche nel 1994), ha eliminato 45 mila addetti, cioè ha eliminato — per intenderci — una Olivetti all'anno! Sono convinto che stiamo andando verso un modello di organizzazione la cui realizzazione non so quanti anni richiederà ma che comunque sarà rovesciata, nel senso cioè che sarà privilegiato l'indirizzo che va dal basso verso l'alto. Se si vuole, tale struttura è già oggi presente nel mercato, nel limite in cui è il consumatore che comanda e non più l'impresa a decidere. Il vecchio Ford diceva: « Comprate una Ford, purché sia nera ». Oggi non verrebbe più in mente a nessuno di fare una simile dichiarazione. Tuttavia già oggi si riscontra una situazione in cui il comando del mercato è in mano al consumatore. Se lei estrapola il concetto del consumatore e lo inquadra all'interno di un'impresa, a mio avviso ci sarà sempre più un *input* che verrà dal basso verso l'alto, dove l'alto sarà il gestore di un consenso degli *input* provenienti dal basso, cioè da gente che è più vicina al lavoro ed al mercato e di cui noi — dalla nostra posizione gerarchica — abbiamo sempre minore visibilità e comprensione. Quella che lei indica come una evoluzione verso la partecipazione — potrebbe trattarsi di un'idea della partecipazione probabilmente diversa dalla mia — credo sia nello sviluppo stesso certamente delle grandi imprese e, a ruota, di tutte le altre.

Per quanto riguarda il Mezzogiorno, consegnerò anche a lei un fascicolo su Pozzuoli, che considero interessante sotto il profilo dei progetti da realizzare.

L'onorevole Latronico ha osservato che io avrei indicato progetti a lungo termine e non a breve periodo. In realtà, credo di

aver detto qualcosa sulle iniziative di breve periodo. La destrutturazione del rapporto di lavoro dal punto di vista della rigidità attuale (che è totalmente obsoleta) si potrebbe, per esempio, realizzare anche oggi. Studiare seriamente quali effetti comporterebbe la riduzione della settimana lavorativa a quattro giorni, con una corrispondente riduzione del 20 per cento delle retribuzioni, è un'attività che in Germania viene già svolta oggi. Francamente, non so dirle se questa possa rappresentare una soluzione, anche se sono abbastanza convinto che possa esserlo. Ciò perché il giorno in cui l'uomo avrà quattro giorni alla settimana da lavorare e tre giorni da dedicare ad altre cose (perché non è che possa riposarsi), nasceranno attività, mestieri, curiosità, attenzioni alla cultura, alle lingue, all'apprendimento...

GIOVANNI ZARRO. Insomma, il *bricolage* !

CARLO DE BENDETTI, *Presidente della Olivetti*. Non è detto che si tratti di *bricolage*. A parte questo, debbo dirle che non trovo francamente in questa parola nulla di offensivo o di negativo. Credo che in fondo vada considerato che sono solo 150 anni che l'uomo parte al mattino da casa sua per andare a lavorare. Prima, l'artigiano, rimaneva a casa a lavorare. Noi abbiamo inventato negli ultimi 150 anni la necessità di andare al lavoro: non deve essere considerata come una condanna strutturale dell'uomo !

Quando parlo di *teleworking*, lo dico sapendo che, per esempio, nella nostra azienda c'è tantissima gente che potrebbe benissimo e molto meglio fare a casa ciò che fa in ufficio. Da tale situazione, tra l'altro, deriverebbero altri grandissimi vantaggi per questo consolidato paese. Se si considera, infatti, che il trasferimento dalla propria abitazione al posto di lavoro comporta mediamente un tragitto di un'ora al mattino e di un'ora alla sera, se si valutano inoltre i costi legati alla benzina ed all'energia, se ne deduce come potrebbero derivarne vantaggi anche sotto

il profilo dell'ecologia e di altri aspetti che in qualche modo il paese nel suo complesso oggi paga.

L'onorevole Latronico ha fatto anche riferimento alle grandi e piccole imprese, vedendole alla luce di una contrapposizione a mio parere un po' manichea, alimentata anche da una facile polemica.

Personalmente ho cominciato con 50 persone, per cui so cos'è una piccola impresa. Sono un figlio fortunato, non solo perché mio padre è un grand'uomo, ma anche perché mi ha consentito di avere i mezzi per studiare, da un lato, e dall'altro per cominciare a lavorare in un'impresa di proprietà, anche se solo con 50 dipendenti.

Ho conosciuto quindi la piccola impresa; l'ho trasformata in una media impresa, perché ho cominciato a lavorarvi nel 1959 e, quando l'ho lasciata per andare a fare l'amministratore delegato della FIAT, aveva 1500 dipendenti. Quindi ho visto la trasformazione da piccola a media impresa: ho quotato in borsa l'azienda quando sembrava una bestemmia farlo, all'inizio degli anni settanta.

Ebbene, devo dire che, avendo vissuto l'esperienza della piccola, della media ed oggi della grande impresa, certamente ho grande nostalgia per l'epoca in cui stavo nella piccola impresa, perché ero più a contatto con la realtà e con la vita. Ma questo è un fatto direi quasi personale; dal punto di vista professionale, invece, vedo sempre meno questa distinzione. Vedo infatti sempre più un'integrazione tra cliente, grande impresa, sistema dei subfornitori.

Si badi che noi, noi industria informatica (ma questo è vero, ad esempio, anche per l'industria dell'automobile) siamo sempre più dei progettisti di un prodotto, ne organizziamo il *marketing*, finanziamo la distribuzione e decentriamo il lavoro. Allora questa visione separata e manichea di piccoli, medi e grandi è, secondo me, destinata a scomparire ed è una cosa molto negativa nel limite in cui venga vista in modo quasi religioso.

L'evoluzione del rapporto tra fornitore e cliente (quale ad esempio sta avvenendo

nell'industria dell'automobile) va nella direzione di eliminare queste differenze in quanto integrate in un'unica catena di valore aggiunto.

Lei ha fatto un'ultima osservazione, dicendo che lo Stato è malato di iperstatismo. Mi rendo conto che essendo lei un deputato della lega, ciò è anche una bandiera e un motto politico. Devo però dirle, pur non essendo deputato — come voi sapete — né avendo votato lega, di ritenere sinceramente che il vero problema dell'Italia è che non esiste lo Stato. È ancora peggio: io sono cioè un po' più estremista di lei da questo punto di vista. Poi si tratta di vedere perché lo Stato non esiste, ma questo è un altro discorso. Vi è stata una serie di interessi che hanno voluto che non esistesse: questa è la verità.

Onorevole Zarro, lei ha giustamente ricordato che il governo Amato ha posto le basi indispensabili per non tramutare in un disastro quello che ci è stato imposto (più che trattarsi di una scelta del Governo), cioè la svalutazione della lira nel settembre dell'anno scorso.

Sono assolutamente d'accordo con lei: credo che uno degli atti di governo più importanti che siano stati compiuti in Italia negli ultimi anni sia stato posto in essere proprio dal governo Amato con l'accordo del luglio 1992. Senza quell'accordo ci saremmo avviati nel tunnel della svalutazione con il rischio di prendere strade sudamericane.

Credo vada riconosciuto — come tutti ritengo riconoscano — che quello è stato un vero e fondamentale punto di svolta. Bisogna altresì riconoscere che in quel momento rappresentò anche un atto di grande coraggio, forse l'atto più grande di coraggio politico che sia stato esercitato negli ultimi anni da un Governo.

Lei ha fatto riferimento all'economia inglese. Non sono d'accordo con lei per quanto riguarda l'inflazione, perché l'economia inglese, nonostante la svalutazione, ha bassi tassi di inflazione come li abbiamo noi. Sono invece totalmente

d'accordo con lei sull'esistenza di una straordinaria qualità del nostro paese, che è la sua vitalità.

Ne parlavo con un banchiere americano, qualche giorno fa, perché oggi l'immagine dell'Italia all'estero, specialmente negli ambienti finanziari, non è delle migliori. Abbiamo avuto una serie di eventi successivi, dalla Federconsorzi all'EFIM, a Ferruzzi, che certamente non hanno giovato, per usare un *understatement*, all'immagine dell'Italia. Facevo però osservare a questo grande banchiere la differenza che registra la bilancia commerciale italiana ad un anno dalla svalutazione rispetto alla differenza che registra la bilancia commerciale inglese. Abbiamo fatto un vero *turn round* della nostra bilancia commerciale. Negli ultimi dieci anni abbiamo avuto un deficit commerciale annuo pari all'1 per cento del nostro prodotto interno lordo, mentre quest'anno avremo un surplus dell'1,5 per cento. Questo dimostra una vitalità straordinaria, perché un paese che in un anno, anzi in pochi mesi (perché questo risultato si è già verificato), fa un *turn round* così straordinario, passando da un meno 1 per cento al più 1,5 per cento, quindi un 2,5 per cento in termini algebrici, compie qualcosa di straordinario. In Inghilterra non è successo e questo dimostra (*Interruzione del deputato Castagnola*)... Mi consenta, onorevole, ho già risposto a questo. Stavo facendo il confronto con l'Inghilterra, che ha avuto anch'essa il 30 per cento di svalutazione. Stavo facendo un paragone tra l'Italia e l'Inghilterra. Quest'ultima ha svalutato del 30 per cento come noi, ma — stavo dicendo — mentre la nostra svalutazione ha generato un *turn round* della bilancia commerciale italiana, questo non è avvenuto per la bilancia commerciale inglese. Questo paese è quindi formidabile, vitalissimo e sanissimo; ha capacità di reazioni che noi, classe dirigente, tendiamo generalmente a sottostimare rispetto alla realtà.

Lei mi ha inoltre rivolto, onorevole Zarro, una domanda alla quale è molto più difficile rispondere e sulla quale le

dico subito di non avere una risposta. Mi ha chiesto quale sia nel mondo d'oggi, non in quello degli economisti del tempo in cui lei studiava all'università di Napoli (che quindi esprimevano idee proprie per definizione di due generazioni fa), la correlazione tra aumento del PIL e aumento dell'occupazione. Ebbene, essa non è più quella di una volta.

Faccio un esempio: venti anni fa, se il PIL aumentava del 3 per cento, il numero di automobili vendute (faccio il caso di un grande bene di consumo) aumentava proporzionalmente e ciò avveniva più o meno allo stesso modo in tutti i paesi. Non è più così e non è più così soprattutto per l'occupazione. Mi è capitato ultimamente di incontrare il presidente della Renault, che conosco da molti anni e stimo molto, e gli ho chiesto: « Se ci fosse in Francia nel 1995 un aumento del 3 per cento del prodotto interno lordo, la Renault assumerebbe delle persone? ». Mi ha detto: « Ma neanche una! ».

Valgono il discorso che faceva l'onorevole Novelli prima o la risposta che gli ho dato. Credo che la correlazione PIL-occupazione, se per occupazione si intende quella industriale ed anche, parzialmente, quella nei servizi tradizionali, non sia più nota. C'è certamente una correlazione, perché evidentemente ad una crescita economica corrisponde maggiore lavoro, ma non lavoro nel senso tradizionale del termine (più bulloni, più cacciaviti). Si ha una crescita più immateriale, del derivato del cervello, se mi è consentita questa espressione.

Per quanto riguarda la Banca centrale europea, devo dire di essere stato uno di quelli che hanno ritenuto (all'epoca sono stato considerato — non è stata l'unica volta della mia vita — un totale blasfemo) che la costruzione di Maastricht non corrispondesse alle richieste e alla maturazione dei cittadini europei. E, al di là del fatto che la Germania l'abbia approvata l'altro giorno, Maastricht è morta, non c'è alcun dubbio, perché è stata una costruzione in qualche modo tecnocratica grandemente influenzata dai governatori delle banche centrali, i quali — come

ognuno di noi — hanno delle deformazioni professionali (anch'io ne ho tantissime). La loro deformazione professionale è quella di pensare che la moneta sta a monte dell'economia, mentre la moneta è il risultato dell'economia.

Secondo il mio punto di vista avrei immaginato un'Europa partendo dal mercato, per creare il quale è necessario realizzare le infrastrutture e non semplicemente decidere che oggi l'Europa è un mercato. Come ho detto prima a mo' di battuta, oggi anziché avere la moneta unica europea o la moneta comune europea abbiamo la disoccupazione comune europea. Non dico che questa sia una conseguenza di Maastricht, dico semplicemente che non abbiamo raggiunto gli obiettivi che ci ponevamo e non credo che la Banca centrale europea di per sé avrebbe risolto tali problemi.

L'ultima domanda che mi è stata posta è se c'è un limite alla crescita. Mi piacerebbe rispondere di no, così come mi piacerebbe pensare che non c'è un limite all'intelligenza, alla conoscenza, alla speranza. Ma tutto ciò che è collegato all'attività umana ha in qualche modo dei limiti, però sempre superabili e soltanto da noi. Non mi sento di dare una risposta matematica, aritmetica o dogmatica in ordine al limite della crescita. È evidente che vi è un limite alla crescita, ma non ne conosciamo i limiti (e mi scuso del bisticcio di parole).

PRESIDENTE. Vorrei invitare i colleghi ad essere particolarmente brevi nelle loro domande.

ENRICO MODIGLIANI. Ringrazio l'ingegner De Benedetti per la sua presenza ed il suo intervento stimolante. Credo sia importante confrontarci in questa sede, in un momento in cui si discute di finanziaria, con i rappresentanti dei grandi gruppi e in particolare con l'Olivetti che rappresenta il maggior gruppo nel settore dell'alta tecnologia. A questo riguardo anche se ci siamo ripromessi di non rivolgere domande troppo legate all'attività del gruppo, ma i due argomenti sono

strettamente collegati, vorrei conoscere il suo punto di vista sull'interazione che esiste tra la situazione delle telecomunicazioni e dell'informatica. Qual è il nesso tra queste due voci e soprattutto quali potrebbero o dovrebbero essere in sede di esame sia di legge finanziaria sia di legislazione ordinaria l'apporto del Parlamento su questo argomento.

Una seconda domanda in parte collegata alla prima è la seguente. In riferimento all'illustrazione di una delle tabelle fornite alla Commissione per quanto riguarda il mercato informatico e la pubblica amministrazione, qual è la situazione della qualità e quantità della domanda di produzione informatica sia come *hardware* sia come *software* da parte della pubblica amministrazione? Quali connessioni potrebbero esserci da un lato tra queste problematiche e la legge finanziaria e dall'altro dal punto di vista del nuovo modo di porsi tra il mondo della produzione e la pubblica amministrazione per quanto riguarda la reciproca correttezza di rapporti?

La terza domanda si riferisce ad un problema che l'ingegner De Benedetti ha vissuto in prima persona, concernente il mondo delle piccole e medie imprese. Com'è noto nel nostro paese il sistema delle piccole e medie imprese copre circa l'80 per cento del sistema produttivo. Al riguardo vorrei riallacciarmi a quanto è stato detto in ordine alla ricaduta sull'occupazione dal punto di vista della globalizzazione del mercato. Per alcune aziende di piccola dimensione l'acquisto di manodopera estera diventa sempre più importante e quindi causa, in modo meno visibile che non nei grandi gruppi ma non per questo meno rilevante, una grande perdita di occupazione, particolarmente significativa per quei settori industriali che non esportano e quindi non rientrano in quella parte del sistema produttivo che ha ricevuto tutti i benefici della recente svalutazione e di ciò che ne è seguito. Quali potrebbero essere i suggerimenti da parte di un esponente di un grande gruppo per quanto riguarda questo sistema sia nella visione della formazione

continua, sia soprattutto nell'introduzione delle innovazioni tecnologiche per poter accedere a quel tipo di lavoro che deve essere altamente qualificato e quindi non in concorrenza con manodopera pura e semplice di origine estera?

Quali potrebbero essere forme di collaborazione integrata non soltanto con i gruppi specializzati (ENEA, CNR), ma anche con la ricerca e lo sviluppo delle grandi aziende che si potrebbero collegare con piccole aziende o consorzi di piccole aziende?

Un'ultima domanda riguarda una legittima curiosità della Commissione sorta dopo aver ascoltato sull'argomento rappresentanti di altri grandi gruppi. Qual è il punto di vista dell'ingegner De Benedetti sulle privatizzazioni, ovviamente senza entrare in dispute ideologiche; quali possono essere i programmi del suo gruppo, di nostro interesse, al riguardo?

Infine, una piccolissima annotazione per un *lapsus* nel quale credo l'ingegner De Benedetti sia caduto a proposito di un presunto digiuno ebraico del venerdì sera. Forse voleva riferirsi al riposo sabatico che crea uno stacco tra la settimana lavorativa e la settimana successiva.

PRESIDENTE. Alcuni colleghi si meravigliano perché il presidente sta tentando di stringere i tempi della nostra audizione. Vorrei invitare tutti al rispetto degli orari che abbiamo fissato di comune accordo.

Capisco che molti colleghi hanno numerosi impegni, ma è difficile pensare di « sfondare » i termini in ragione di domande che vengono rivolte da colleghi che arrivano in Commissione all'ultimo momento.

VITO GNUTTI. Cercherò di essere rapido. Rivolgerò all'ingegner De Benedetti soltanto una domanda di precisazione circa una sua affermazione in ordine alla neutralità del livello salariale. È stata un'errata interpretazione alla quale si è agganciato immediatamente il collega Valensise facendo riferimento alle gabbie salariali. Poiché in politica è sufficiente

lanciare un falso messaggio perché tutti vi facciano riferimento, preferirei che l'ingegner De Benedetti chiarisse che non esiste l'invarianza del valore del salario. In questo caso la domanda sarebbe troppo facile. Perché non raddoppiamo le paghe a tutti i nostri dipendenti, che così sarebbero felici, senza peggiorare la nostra competitività?

Ho voluto porre questa domanda perché sta prendendo sempre più piede l'idea secondo la quale la curva di Phillips, le politiche di Keynes e l'inflazione non sarebbero il male peggiore. Il livello dei salari, poi, non si ricollega affatto male con questo discorso. Ma io sono tra coloro i quali ritengono che innestare quel tipo di meccanismo nell'attuale situazione vorrebbe dire ingranare una marcia pericolosa. L'ingegner De Benedetti, in qualche uscita riportata dai giornali, ha dimostrato se non una certa predisposizione una certa apertura verso una revisione del problema che oppone i monetaristi ai non monetaristi. E poiché mi pare di ricordare, ingegnere, che lei abbia dimostrato di considerare l'apertura verso qualche punto in più di inflazione come una possibile soluzione positiva per la nostra situazione, ritengo utile anche per lei poter fornire meglio queste precisazioni.

PRESIDENTE. Grazie per la sua brevità, onorevole Gnutti.

SILVIO MANTOVANI. Sarò brevissimo, signor presidente, anche perché una delle due domande che volevo rivolgere è già stata formulata da un altro collega. Mi limito quindi alla seconda, che riguarda la prospettiva presentataci dall'ingegner De Benedetti a proposito dello sviluppo del settore della cosiddetta autostrada informatica (le nuove produzioni collegate alle nuove tecnologie). Vorrei sapere in che modo l'Olivetti si stia preparando di fronte a questo scenario che l'ingegnere ci ha prospettato. Lei ritiene che per affrontarlo siano necessarie alleanze, non solo tra chi produce informatica e telecomunicazioni ma anche con chi produce televisione?

PRESIDENTE. Vedo che alcuni colleghi hanno un'espressione turbata, anzi inquieta, per il fatto che non do loro la parola. Allora, dopo che il collega avrà svolto il suo intervento, posso consentire che intervengano anch'essi, purché rivolgano le loro domande in trenta secondi, come si conviene dopo due ore di audizione. Aggiungo però che la toglierò al trentunesimo secondo.

BRUNO MATTEJA. Anzitutto, chiedo scusa per essere arrivato in ritardo, ma ciò è dovuto al fatto che l'audizione, che era stata prevista per le diciassette, è stata spostata, per cui ho dovuto far fronte agli impegni che avevo assunto. Mi dispiace molto di non aver partecipato a questo incontro dall'inizio, in quanto sono un deputato canavesano, ex dipendente Olivetti, per cui ci tenevo in modo particolare.

La mia domanda sarà molto rapida. L'Olivetti è stata maestra per moltissimi anni nell'economia, nel progresso e nella cultura industriale e sociale. Però, da molti anni a questa parte l'azienda non è più stata all'avanguardia, dal punto di vista dello sviluppo dei prodotti, con la tecnologia esistente. È sempre stata un po' nelle retrovie, e credo che questo sia imputabile alla mancanza di investimenti nel settore della ricerca da parte del nostro Governo, il quale non ha tenuto nella giusta considerazione quelli necessari. Attualmente, ci troviamo in una condizione in cui le nostre aziende si stanno polverizzando, e l'Olivetti è una di queste (la stampa di questa mattina riporta la notizia di una possibile, ulteriore riduzione). L'Olivetti è stata tra le prime aziende a spostare gli impianti di produzione in altre parti del mondo e anche in altre parti d'Italia, a mio avviso non sempre con risultati soddisfacenti, anche perché alcune tecnologie sono andate disperse (nel canavese, per esempio, molte esperienze stanno andando perse).

Dunque, non sarebbe ora che gli imprenditori e gli industriali ricominciassero ad investire anche nel nord, anche se in questo momento ci sono condizioni più

favorevoli di agevolazioni verso altre aree? Le chiedo questo perché ho l'impressione che stiamo andando verso una situazione sociale molto difficile.

PRESIDENTE. La ringrazio, do la parola all'onorevole Rojch.

ANGELINO ROJCH. Grazie, signor presidente, ma in trenta secondi è impossibile...

PRESIDENTE. Lei ormai è affezionato al sistema di arrivare e di volere...

ANGELINO ROJCH. No, signor presidente, io ero presente, non ho ascoltato solo due pagine dell'ingegner De Benedetti, ma le ho lette ed è su queste che rivolgo le mie domande.

Ingegnere De Benedetti, lei ha parlato della manovra finanziaria per il 1994 condividendone l'obiettivo, inoltre ha prospettato la necessità dello sviluppo ed ha denunciato la disoccupazione. Però, a mio parere non è andato oltre. Le indica una ricetta: la riduzione, molto importante, dei tassi di interesse, anche indipendentemente dalle azioni messe in atto dalle altre banche. Ma ritiene davvero, ingegner De Benedetti, che affidando lo sviluppo alle forze spontanee del mercato, basandosi sostanzialmente su un unico strumento, quello dei tassi, sia possibile far uscire il paese dalla recessione ed affrontare la crisi drammatica del Mezzogiorno? È vero che lei ha sottolineato la necessità di modificare radicalmente il sistema industriale e anche quello del lavoro, ma si tratta di una linea di tendenza che nei tempi brevi avrebbe, a mio parere, scarso risultato.

Passo alla seconda domanda. Poiché gli imprenditori italiani tendono ad andare all'estero (Medio Oriente, Nord Africa, Spagna, eccetera), cosa propone per arrestare questo processo di fuga? Ritiene forse irreversibile tale processo, nel senso che lo considera legato alla globalizzazione? Non ritiene drammatica la prospettiva di un Mezzogiorno senza futuro?

La tabella che lei ci ha dato indica — e non riesco a spiegarmelo — una IBM massicciamente presente in Europa (23 per cento, rispetto al 3,3 per cento della Olivetti). Ci sono motivazioni per giustificare il motivo di questa presenza in Europa, ma come può spiegare il fatto che in Italia l'IBM sia presente al 23,4 per cento e l'Olivetti al 15,4 per cento? L'Olivetti è italiana, quindi come si spiega questa differenza enorme, abissale?

VITO NAPOLI. Non sarei intervenuto per rivolgerle una domanda, ingegner De Benedetti, se non avessi ascoltato l'intervento di un collega.

Le farò una domanda provocatoria: tenuto conto che fino al 1992 il 90 per cento degli investimenti ordinari in conto capitale dello Stato sono andati al centro-nord e che fino a tale anno il 24 per cento di tutto il credito agevolato italiano è andato alla Lombardia, cosa possiamo fare di più perché non vadano in crisi quella regione e il sistema forte che hanno già goduto di questi benefici?

MICHELE VISCARDI. Rivolgerò solo due domande. Nella vostra esperienza, ingegner De Benedetti, vi sono due questioni per le quali credo che lei possa indicare una valutazione e una prospettiva. Una riguarda l'uso alternativo che si sta sperimentando nell'area napoletana di Pozzuoli, dove un vecchio stabilimento è stato progressivamente trasformato in un'area di ricerca...

PRESIDENTE. Ne abbiamo già parlato.

MICHELE VISCARDI. Sì, però nella relazione non c'è.

PRESIDENTE. L'ingegner De Benedetti ci ha fornito una pubblicazione che farò avere...

MICHELE VISCARDI. Bene, allora me la leggerò. Dunque, la prima domanda è bruciata.

PRESIDENTE. Non è bruciata, è superata.

MICHELE VISCARDI. La seconda domanda riguarda la consistente penetrazione che il gruppo che lei presiede ha messo in atto nel rapporto tra l'informatica e, progressivamente, il sistema delle telecomunicazioni. Personalmente, ho ritenuto di indicare, rispetto ai pericoli di consegnare a qualche multinazionale il secondo e il terzo gestore del radiomobile nel nostro paese, l'opportunità di una esperienza che, dopo un apprendistato, consentisse anche all'Italia di poter svolgere assieme agli altri un suo ruolo. So che questa indicazione non è stata molto gradita, però credo che da parte vostra si debba riflettere sul fatto che molte delle vostre esigenze non sono più compatibili con le regole comunitarie. Quindi la preoccupazione maggiore è quella di evitare che per essere eccessivamente anticipatori delle linee della Comunità, si rinunci a lasciare al nostro paese il valore aggiunto in settori che pure crescono, come appunto quello del radiomobile.

LUIGI MARINO. Sarò breve, perché i colleghi Modigliani e Mantovani hanno già posto il problema. Mi riferisco al fatto che le privatizzazioni sono state all'inizio oggetto di una campagna nella quale si parlava di risanamento del bilancio; poi si è detto che occorre impedire l'ingerenza dei partiti e infine, per nobilitare il discorso, si è parlato del rilancio dell'economia e della difesa dello sviluppo, come è il titolo del documento che lei ha consegnato alla Commissione, nel quale però non leggo la parola privatizzazioni. Poiché lei in passato era interessato a questo tema e poiché anche chi l'ha preceduto in questa sede ha detto di essere molto interessato, vorrei un suo giudizio in proposito. Rispetto ai tre cardini dello sviluppo sono la formazione, la ricerca e le infrastrutture, come lei ha illustrato, come si colloca la vicenda relativa alle aziende ex Efim, alla Nuovo Pignone ed alle altre del gruppo?

Ho posto una domanda al dottor Berlusconi, alla quale non ho avuto ri-

sposta, relativamente al GATT ed in particolare ai prodotti culturali. Ultimamente in Francia si è aperta una polemica abbastanza vivace di cui stranamente nel nostro paese non si è parlato molto. Lei ritiene che la posizione francese sia nazional-retrograda ovvero abbia ragion d'essere? Come mai in Italia non c'è dibattito sugli accordi GATT?

AGOSTINO MARIANETTI, *Presidente della X Commissione*. Desidero svolgere alcune considerazioni sui temi oggetto dell'audizione, che riguardano l'esame della legge finanziaria e la ricerca di contributi dal mondo dell'economia. Non amo le polemiche e meno ancora le faide, sicché non porrò domande relative ad interessi per i quali, ripeto le sue parole, lo Stato non esiste; non definirei così la situazione. Non intendo neppure affrontare questioni che stuzzicano molte curiosità ma che non mi paiono essenziali ai fini dell'obiettivo che vogliamo realizzare. Naturalmente la ringrazio per la cortesia e per l'impegno che sta dimostrando in questa conversazione.

Quanto all'occupazione, temo che il paese non riesca ad impegnarsi con continuità e con convergenza di ricerche e di impegni anche a causa di una distorsione culturale. Il lavoro è un diritto, ma un diritto che può essere realizzato da uno sforzo convergente della comunità perché si creino le condizioni necessarie. È invece corrente l'idea che esista uno sportello al quale domandare la garanzia di questo diritto, così come è corrente l'idea che un Governo, un ministro, un programma economico, una classe dirigente, un certo ceto debbano dare una risposta in termini di diritto esigibile che deve essere soddisfatto.

Compio questa affermazione — è noto di cosa mi sono occupato per tanto tempo — perché ritengo che nelle difficili condizioni odierne un recupero dell'occupazione possa derivare solo da un impegno di lungo periodo, convergente e sistematico da parte di tutte le forze della società. Senza questo impegno, a mio avviso non esistono soluzioni.

Condivido l'idea che non c'è una politica dell'occupazione. Esistono moltissime politiche e tantissime misure convergenti che possono offrire contributi rilevanti al raggiungimento dell'obiettivo. Potremmo fare un elenco infinito di temi; ne cito soltanto qualcuno perché su questi vorrei che il dottor De Benedetti, per la sua particolare esperienza in una società presente in tutto il mondo, esprimesse la sua opinione.

Lei ha evidenziato la necessità di recuperare la quota di lavoro estero incorporata nelle nostre produzioni. Vorrei far presente che non siamo più vittime della concorrenza dei paesi sottosviluppati, bensì di quelli già avviati ad un certo grado di sviluppo tecnologico quasi paragonabile al nostro. Perché allora questi paesi ci forniscono semilavorati e pezzi di prodotto? Perché in Europa esistono quei vincoli di politica sociale che rappresentano un nostro vanto. Dobbiamo verificare se dobbiamo essere noi a smantellare tali vincoli ovvero se questo tipo di sviluppo debba essere segnalato — non sto proponendo un'internazionale laburista, che pure sarebbe buona cosa — nei vertici mondiali e nelle discussioni che riguardano l'omogeneizzazione delle norme per il mercato e delle politiche monetarie. In queste sedi non viene mai affrontato il fatto che esiste una concorrenza sleale a danno di gruppi sociali, non a danno di imprese, una concorrenza che poi si ripercuote negativamente sullo sviluppo equilibrato della comunità internazionale.

La seconda questione che vorrei affrontare riguarda il recupero delle potenzialità occupazionali del nostro sistema produttivo, alle quali ha fatto cenno l'onorevole Modigliani. Esiste un'ulteriore possibilità di assorbimento di occupazione da parte del nostro sistema di piccole e medie imprese? La risposta è decisamente positiva; si tratta di vedere come regolare il rapporto. Lei, dottor De Benedetti, ha ragione quando afferma che non bisogna schematizzare in modo manicheo la situazione e contrapporre la piccola e la media impresa alla grande,

però è vero che esiste per le prime un grave problema di scarsità di capitali e di difficoltà ad accedere al credito. Non ritiene che l'indebitamento, talvolta pauroso, dei grandi gruppi abbia provocato sofferenze bancarie che si ripercuotono anche in termini di aumenti di costi e di impossibilità di accesso al credito per le piccole e medie imprese ed abbia così tarpato una delle grandi risorse della occupazione?

Infine, vorrei affrontare una questione sulla quale credo che lei sia d'accordo, altri colleghi meno. Ritengo che la flessibilità necessaria a recuperare le molteplici occasioni di lavoro esistenti in Italia non sia stata ancora conquistata: è un suicidio per il quale manca sempre l'albero. In proposito, occorre dire una parola conclusiva.

Sono favorevole a tutte le proposte da lei evocate, quali il lavoro interinale, il salario d'accesso e così via, ma vorrei richiamare anch'io un'esperienza personale. Ho cominciato a lavorare quando esistevano i contratti a termine di tre mesi che, in quel contesto politico, erano terribili strumenti di ricatto e come tali funzionavano. Ho però potuto constatare che quando si accede al mondo del lavoro si entra nella condizione di condurre una battaglia per migliorare le proprie condizioni. Sono perciò favorevole a tutte le forme di lavoro — precario, provvisorio, sottopagato — perché ritengo che da queste forme sia possibile un progresso assolutamente impossibile nella condizione di emarginazione totale del disoccupato.

Quanto alla redistribuzione del lavoro, credo che si dovrebbe cominciare a parlare del doppio lavoro. Qualora sottraessimo questa possibilità a tutti quelli che lo fanno, saremmo già in grado di ottenere una redistribuzione che eliminerebbe una gran parte della disoccupazione. In realtà, troviamo mille giustificazioni, quali il basso reddito, per non far niente e per mantenere la situazione esistente.

Ho svolto queste considerazioni ed ho richiesto in proposito l'opinione del dottor De Benedetti per riportare l'audizione al nucleo centrale dei temi che ci inte-

ressano. L'ho fatto proponendo alcune idee forse scontate, forse bizzarre, ma credo che sia sempre opportuno animare la ricerca; questa la finalità del nostro incontro. Ringrazio perciò il dottor De Benedetti per le risposte che vorrà dare.

CARLO DE BENEDETTI, *Presidente della Olivetti*. Cercherò di esser breve e mi scuso se, in tal modo, rischierò di essere superficiale.

Vorrei dire all'onorevole Modigliani, rispondendo così ad una domanda analoga, che l'insieme di telecomunicazioni, informatica e televisione digitale costituisce il mondo che viene definito multimediale. Deriva da un fatto tecnologico, cioè quando sia voce, sia dati, sia immagini sono stati trasformati in una cosa che si chiama *digit*, cioè sono stati digitalizzati. Siccome anch'io non sono un tecnologo, per rendere la cosa più comprensibile e banale, faccio un esempio. Quando lei ha una rete di corrente elettrica e attacca una spina, a quest'ultima può attaccare un frigorifero o un radiatore; la spina è del tutto indifferente a questa scelta, perché le fornisce l'energia elettrica e basta, la quale è la stessa sia che lei procuri calore sia che lei procuri freddo. Quello cui noi stiamo andando incontro è ciò che gli americani chiamano *digital utilities*, cioè fabbriche di *digit*, che sono la nuova energia, chiamiamola così. Rispetto ad essi un telefono, un personal computer o una televisione digitale sono indifferenti, come lo è il frigorifero o il calorifero che attacca alla spina della corrente di casa sua. Scusi se ho banalizzato ma è per spiegare che non sono più mondi divisibili. Non è una convergenza dovuta ad opportunità finanziarie o di mercato; è che non c'è più nulla che separi questi mondi, come — ripeto — l'utilizzazione della energia elettrica non è più un elemento di separazione rispetto all'energia elettrica stessa.

Lei ha posto una domanda sulla legge finanziaria, relativamente all'investimento in informatica. Naturalmente, posso essere tacciato di scarsa obiettività — questo lo capisco benissimo — però vorrei esporre

un dato di cui sono profondamente convinto: nella finanziaria per il 1994 alla voce informatica è stata attribuita una veste di spesa come tale da contenere, come le altre. Non si è capito, a mio parere, che questa voce non è una spesa ma uno strumento indispensabile alla realizzazione di iniziative che garantiscono la produttività delle strutture amministrative e la qualità dei servizi, cioè la competitività del sistema-paese.

Dato che lei mi coinvolge nella domanda, ritengo un profondo errore per il paese — oltre tutto un paese sottoinformaticizzato e sottostrutturato come l'Italia, come dimostrano i dati che vi ho fornito — considerare l'informatica una spesa. L'informatica non è una spesa; è un investimento che serve per adeguare il paese e dargli strutture che rispondano alle esigenze dei cittadini, nonché per ridurre il costo dell'esercizio del paese. È come se non investissi in azienda pensando che con questo abbia risparmiato in conto economico. Gli investimenti vanno in conto patrimoniale non in conto economico. Ecco, vedere spostare degli investimenti in conto economico mi sembra una cosa non condivisibile. Non la condivido non solo come presidente dell'Olivetti ma come cittadino e come pagatore d'imposte.

Per quanto riguarda le piccole e medie imprese, non ho suggerimenti o ricette magiche, come spero non ne abbia nessuno. Credo che quello di Pozzuoli sia un esempio. Ci siamo portati nel nostro territorio e nella nostra infrastruttura 41 piccole imprese napoletane, che usufruiscono dei nostri servizi, che interscambiano con la nostra gente, che imparano da noi come noi da loro. Credo che questa osmosi sia una delle soluzioni, non l'unica.

Il secondo esempio è dato dalla ristrutturazione del settore tessile italiano. È un esempio straordinario di un settore che è stato in gran parte capace, eliminando attività che non erano e non potevano rimanere competitive con l'Egitto o con il Pakistan e spostandosi su

produzioni ad alto valore aggiunto, di mantenersi competitivo nel mondo.

Penso a consorzi di formazione, a fenomeni consortili tra grandi e piccole imprese e tra le stesse piccole imprese che abbiamo come obiettivo la formazione e l'esportazione.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
DELLA X COMMISSIONE
AGOSTINO MARIANETTI

CARLO DE BENEDETTI, *Presidente della Olivetti*. Lei mi ha posto una domanda sulle privatizzazioni. Sono assolutamente convinto che il problema delle privatizzazioni sia una grande priorità di questo paese ed anche una grande opportunità. Per questo sono dispiaciuto quando la vedo in qualche modo sciupata o comunque deviata su discussioni ideologiche, teologiche, nominalistiche sui noccioli molli, duri e così via.

Il primo argomento è: qual è l'obiettivo vero delle privatizzazioni? Certo non è quello di ridurre il debito dello Stato, perché basta confrontare i 2 milioni di miliardi del debito con i 50 o 100 mila miliardi che si ricaveranno dalle privatizzazioni per capire che non può essere questo l'obiettivo. Credo che il vero obiettivo sia spostare dalla rendita all'investimento la scelta del risparmiatore: è un cambiamento culturale determinante. Ripeto: faccio un paragone con la riforma agraria, perché l'effetto sarebbe quello che la riforma agraria produsse in agricoltura quando si passò dal latifondo al coltivatore diretto. Credo sarebbe una rivoluzione culturale fondamentale per il paese, per cui sono assolutamente a favore delle privatizzazioni.

Dico anche che dobbiamo farle pragmaticamente, caso per caso. Condivido pienamente quel che ha detto il Presidente del Consiglio a questo proposito. Francamente, dire che le privatizzazioni si debbano fare in un modo è una stupidaggine. La privatizzazione dell'ENEL o della STET si deve fare certamente attraverso una *public company*,

perché una *public utility* non può essere altro che una *public company*; in tutto il mondo è così. Non avrebbe senso che una *utility* passi da una proprietà pubblica ad una singola proprietà privata, perché la proprietà deve essere diffusa. È una cosa che mi sembra di una ovvietà che non dovrebbe essere neanche posta in discussione. Così come ci potranno essere casi in cui sarà opportuno — in funzione della qualità del *management* dell'azienda, delle sue dimensioni, della sua struttura finanziaria — prevedere un nocciolo di azionisti. Ci saranno casi in cui si dovrà vendere tutta l'azienda ad un solo azionista, così come è già avvenuto. L'IRI ha venduto l'Italgel alla Nestlé: cos'è questo? Un nocciolo durissimo, non so cosa dire.

È importante capire che questo processo deve essere realizzato e anche velocemente, perché non siamo soli. Tra il 1994 e il 1995 nella sola Europa i governi hanno previsto 150 miliardi di dollari di privatizzazioni; vuol dire circa 230 mila miliardi di lire. O erigiamo barriere al risparmio, cioè non lasciamo che la gente porti i soldi dove vuole (una delle conquiste del mercato unico europeo è il mercato libero dei capitali), quindi torniamo al protezionismo, oppure siamo in concorrenza anche sui capitali, quindi anche sulle privatizzazioni. Allora, il fattore tempo è determinante. Non è secondario, perché siamo in concorrenza non solo all'interno ma anche sull'esterno. Quindi, credo che i tempi debbano essere accelerati.

Ringrazio l'onorevole Gnutti della sua domanda. Se davvero avesse pensato che io ritenga il salario una variabile indipendente, mi avrebbe fatto un torto che non merito. Ho semplicemente detto che quando si parla di disoccupazione e di competitività rispetto ad altre aree geografiche mondiali (come la Cina o la Corea), la mia opinione è che la possibilità di recuperare competitività basandosi solo sul costo del lavoro è una grande stupidaggine e quindi diventa un alibi. Detto questo, considero il salario come una variabile assolutamente non indipen-

dente e come un elemento del costo del prodotto. Debbo anche dirle che diventa sempre meno un elemento determinante per il successo di un prodotto, nonostante sotto questo profilo vadano valutate le situazioni specifiche in cui si muovono le singole imprese.

Quanto al fatto che, tutto sommato, ogni tanto tirerei Keynes fuori dal cassetto, si tratta di un'affermazione che non ho mai fatto. Penso che l'evoluzione delle strutture economiche sia così rapida che Keynes, come chiunque altro, risulti obsoleto sotto il profilo degli anni che sono trascorsi dalla sua epoca ma non sotto quello delle cose che egli ha detto nel suo particolare momento storico. In sostanza, ritengo che egli abbia detto cose giuste: io mi identifico con le affermazioni fatte da Keynes in quel particolare momento. Oggi però credo vi sia la necessità di ripensare alle infrastrutture della società non come ad un'avia per il rilancio economico ma come ad una strada per la coesione sociale. Del resto, su questa linea si stanno muovendo gli Stati Uniti ed il Giappone. Credo si tratti di una situazione che non va più vista nell'ottica della *Tennessee valley authority*, in base alla quale bisognava scavare delle fosse e poi riempirle di terra! Certamente però il paese ha un grande bisogno di infrastrutture, non tanto e non solo per creare lavoro ma per realizzare condizioni di compatibilità e di accettazione tra cittadino e Stato — federale o non federale che sia quest'ultimo — in un'ottica che considero molto importante.

È stato anche osservato che era sembrato di capire che io non impazzirei per un punto di inflazione in più. Non ho mai detto questo. Sono d'accordo nel considerare l'inflazione come un grave male. Ciò che invece ho osservato — l'ho scritto e l'ho ripetuto anche oggi — è che bisogna far attenzione a non combattere il nemico sbagliato nel momento sbagliato. Alla fine del 1992, noi eravamo di fronte ad un fenomeno deflattivo per cui, porre in essere politiche finalizzate a combattere l'inflazione rappresentava un fatto assolutamente suicida, proprio perché in quel

momento il problema fondamentale era rappresentato dal trovarci in una situazione di consistente deflazione, così come del resto è anche oggi. Ho riconosciuto che la legge Amato è stata determinante ai fini della riduzione dell'inflazione, ma non posso non considerare come ci troviamo in un grande circolo deflattivo mondiale e come il livello dell'inflazione stia diminuendo dappertutto. In sostanza, ho solo sostenuto che, se siamo in una condizione di deflazione, mi sembra sbagliato usare politiche antinflazionistiche.

L'onorevole Mantovani ha chiesto in che modo l'Olivetti si stia preparando all'avvento del mondo delle autostrade informatiche. Vorrei ricordare, anche perché si tratta di un fatto poco noto, che l'Olivetti è un'azienda rappresentata per un terzo da prodotti, per un altro terzo da sistemi e per il rimanente terzo da servizi. Nel nostro fatturato, che quest'anno si attesterà intorno agli 8.500 miliardi, la ripartizione è fatta nei termini che ho indicato. Si tenga presente che il 60 per cento dei computer che noi vendiamo è già collegato in rete di telecomunicazione. Si consideri inoltre che già oggi noi gestiamo e progettiamo reti di telecomunicazioni private (abbiamo il 75 per cento di quote di mercato in Italia su reti di telecomunicazioni private). Ricordo anche che nei nostri laboratori di Pisa e di Cambridge stiamo studiando e realizzando sistemi avanzati di telecomunicazione. Per esempio, il PC videotelefono è un progetto che stiamo sviluppando con la *British telecom*. Proprio domani annunceremo a Londra un ulteriore *steep* di accordi. In definitiva, l'Olivetti è già presente in questo mondo. Del resto, se non lo fosse, non si capirebbe perché aziende come la *British telecom* o altre di grandissima rilevanza si siano rivolte all'Olivetti per realizzare un'alleanza.

Quando si parla di convergenze o di alleanze tra telecomunicazione, informatica e, come è stato detto, TV interattiva, non si può non considerare come a tale convergenze si sia già arrivati, per esempio, negli Stati Uniti. Vorrei tuttavia

sottolineare che si tratta di TV interattive — lo dico senza alcun riferimento alla domanda polemica posta da Novelli —, cioè del momento in cui la TV diventa digitale perché, fino a quando non lo è, la convergenza non esiste. Oggi si constata che tra telecomunicazioni e mondo dei *media* avvengono alleanze o fusioni, ma questo nell'ambito della televisione via cavo. Ciò sta avvenendo nei paesi che hanno un'alta cablizzazione, come la Germania il Belgio e gli Stati Uniti, non sta invece avvenendo in Francia che è invece un paese poco cablato (anche se lo è più dell'Italia che in questo settore è a zero).

All'onorevole Matteja, che mi permetterei di chiamare collega o, per lo meno ex collega, e che mi pare che non sia più all'Olivetti... Dove lavorava lei, scusi?

BRUNO MATTEJA. Ho lavorato dieci anni al progetto e dieci anni alle vendite dirette estero, telecomunicazioni. Il contratto con l'Algeria lo feci io.

CARLO DE BENEDETTI, *Presidente della Olivetti.* Allora, complimenti e grazie ancora. Non ho avuto modo di conoscerla quando lei era in Olivetti ma ho avuto la possibilità di conoscerla oggi che è deputato. Mi ha fatto piacere incontrarla.

Non sono d'accordo con le sue valutazioni. Lei ha detto che vive nel Canavese ma, evidentemente, vive lontano dalla Olivetti. Quando lei afferma che noi siamo un po' in retroguardia dal punto di vista tecnologico, non considera che oggi siamo la prima azienda europea di personal computer, l'unica che quest'anno stia conquistando quote di mercato in Europa, l'unica azienda — insieme alle due *leader*, rispettivamente, del Giappone e degli Stati Uniti — ad aver sviluppato una stampante a getto d'inchiostro, a San Bernardo d'Ivrea. Ho consegnato ai commissari una tabella nella quale sono indicati gli investimenti in ricerca ai quali ha preceduto il gruppo. Indubbiamente si può fare di più. Ho fatto tantissimi errori, non c'è dubbio. Però credo che le sue valutazioni non siano corrette. Tenuto conto anche delle condi-

zioni del nostro paese (non siamo certo nella Silicon Valley), credo che l'Olivetti costituisca un esempio straordinario di azienda all'avanguardia e non alla retroguardia della tecnologia.

Lei ha affermato che bisogna investire anche nel nord e non soltanto nel sud. Su questo punto è necessario che vi mettiate un po' d'accordo. Noi abbiamo già il problema di trovare risorse per investire; pensiamo — lo dico con molta sincerità — che non si possa prescindere da un problema nazionale enorme qual è quello del Mezzogiorno. Credo che se uno ne prescindesse, a parte il fatto che non sarebbe un buon cittadino, non farebbe neppure gli interessi del nord. Non voglio aprire una polemica tra il nord-sud (tra l'altro, lei è un deputato della lega). Tuttavia, mi creda: come cittadino mi sentirei francamente — come dire? — non a posto pensando che ci si possa dimenticare di una parte del paese che comunque ha avuto certamente meno fortuna di noi, per ragioni storiche e di altra natura. Non dico quindi che si debba sovvenzionare il sud; ritengo che la politica delle sovvenzioni sia assolutamente controproducente ma non credo che una politica di investimenti possa essere confusa con una politica di sovvenzioni.

All'onorevole Rojch vorrei far presente che non era mia intenzione affermare che l'unico strumento per il rilancio dello sviluppo sia quello di azionare i tassi. Io ho detto che la riduzione dei tassi a breve è una condizione essenziale per non rendere più profonda la recessione. Del resto, questo concetto è anche scritto nella relazione che ho presentato. Dico semplicemente che quando ci si trova in una situazione deflazionistica, il costo del denaro di quattro-cinque punti reali è una « roba » che tende ad uccidere l'economia e quindi ad avvitare la recessione in maniera sempre più drammatica. Non è che io pensi che abbassando i tassi d'interesse, già da domani mattina l'economia possa ripartire! Assolutamente no!

ANGELINO ROJCH. Tra l'altro, questo non è avvenuto.

CARLO DE BENEDETTI, *Presidente della Olivetti*. Infatti, non è avvenuto. Però, noi non abbiamo la prova del contrario perché è vero che non è avvenuto, ma la recessione non c'è più. Non le so dire se, qualora un anno fa avessimo ridotto i tassi d'interesse, la recessione sarebbe meno grave. Io penso di sì, anche se non so dirle di quanto. Per quanto riguarda gli imprenditori italiani all'estero, debbo dire che è sbagliato considerare gli investimenti italiani all'estero come un fatto negativo e non invece positivo, come io ritengo che sia. Questo paese è troppo poco inserito nel mondo internazionale. Il nostro problema è che esistiamo poco all'estero: esistiamo come esportatori e non come investitori. Mi creda: solo delle organizzazioni stabili, radicate nel territorio, possono non essere delle « prendi e fuggi » dal punto di vista del commercio estero. Per questo dobbiamo investire all'estero; è una necessità che serve al rafforzamento del paese.

ANGELINO ROJCH. Se così fosse, il Mezzogiorno non avrebbe più futuro. I nuovi investimenti...

CARLO DE BENEDETTI, *Presidente della Olivetti*. Non ho detto che devono essere alternativi; dico semplicemente che non può essere ideologicamente detto che noi non dobbiamo investire all'estero perché grande è sbagliato.

Lei mi ha anche chiesto come si spieghi che l'IBM abbia una quota di mercato in Italia superiore all'Olivetti. È una domanda che mi rivolgo anch'io tante volte e, devo dirle, con tante curiosità.

Ma le domande che faccio più ancora a me stesso sono intese a capire perché, lasciando per un attimo perdere l'IBM, che comunque è la prima azienda mondiale del settore, in Italia la BUL abbia il 9,5 per cento e noi il 15, mentre in Francia noi abbiamo l'1 per cento e la BUL il 31. La risposta a queste domande

richiederebbe forse un'altra audizione. Comunque avete a disposizione la tabella che abbiamo fornito ed ognuno di voi può interpretarla.

All'onorevole ed amico Vito Napoli credo...

VITO NAPOLI. La mia era una provocazione !

CARLO DE BENEDETTI, *Presidente della Olivetti*. Bene, allora non devo rispondere.

Onorevole Viscardi, per quanto riguarda Pozzuoli ho risposto prima che lei arrivasse e quindi, per economia della riunione, mi permetto di farle avere il documento che ho consegnato sull'argomento.

Lei ha però sollevato un altro problema, mettendolo, come usa fare, sul tavolo con molta chiarezza. Ha fatto bene ed io non mi sottraggo alla domanda. Lei ha fatto riferimento al radiomobile e alla necessità di rinforzare il sistema italiano delle telecomunicazioni, evitando rischi di colonizzazione estera, nonché il rischio di presentarci ad appuntamenti internazionali indeboliti. Questa è una preoccupazione giusta e legittima.

Voglio solo dirle: nel caso del secondo operatore, al di là del fatto che questo sia imposto dalle regole comunitarie...

MICHELE VISCARDI. Entro il 1998 !

CARLO DE BENEDETTI, *Presidente della Olivetti*. No, entro il 1993. La liberalizzazione delle telecomunicazioni avverrà nel 1998; il radiomobile entro il 1993.

MICHELE VISCARDI. È una concessione non onerosa del nostro ministro delle telecomunicazioni !

CARLO DE BENEDETTI, *Presidente della Olivetti*. No, mi scusi, è un'imposizione della CEE. Non apriamo tuttavia una polemica. Dicevo, al di là del fatto che ci viene imposto, dovremmo compiere un minimo di riflessione sul perché l'I-

talia sia l'unico paese, tra i grandi paesi europei, a non avere un secondo operatore (in Inghilterra ce ne sono cinque, in Francia e in Germania due, e ce ne sono due persino in Portogallo). Perché questo?

La presenza di un secondo operatore credo determini una crescita del mercato. Naturalmente sono d'accordo con lei sul fatto che nel fare il bando di gara occorra comportarsi come hanno fatto i tedeschi e i francesi, i quali non hanno certo dato le loro aziende di telecomunicazioni all'estero. Nel caso del consorzio Omnitel l'Olivetti ha il 51 per cento, quindi non vedo questo rischio.

Vorrei però fornire quattro tabelle, perché immaginavo che questa domanda mi sarebbe stata rivolta. Esse riguardano il seguente ragionamento: se dobbiamo privatizzare la SIP o l'Italian Telecom, come si chiamerà, l'introduzione del secondo operatore ne ridurrebbe il valore? Ebbene, questa domanda trova una precisa risposta in quanto è successo in occasione della capitalizzazione di borsa della British Telecom, che, prima della introduzione del secondo operatore, valeva 10 miliardi di sterline ed oggi, che ci sono cinque operatori, vale 25 miliardi di sterline. La sua capitalizzazione è aumentata del 150 per cento contro un aumento delle sue linee del 24 per cento. La competizione introduce quindi valore e non ne sottrae!

Il secondo aspetto importante è che essa introduce qualità. Sempre con riferimento alla British Telecom, la percentuale di chiamate interrurbane interrotte era nel 1983 pari al 5,9 per cento, nel 1992 è stata pari allo 0,23 per cento.

Infine, la competizione introduce prezzi. In Inghilterra c'è un *authority* per le telecomunicazioni che si chiama Official telecommunication, che stabilisce i criteri di prezzo per la British Telecom: negli anni 1984-1988 il prezzo imposto è stato pari all'inflazione meno 3 per cento, negli anni 1989-1991 è stato pari all'inflazione meno 4,5 per cento, dal 1992 è stato pari all'inflazione meno 6,25 per cento. Risultato: una riduzione reale delle

tariffe telefoniche, depurata dall'inflazione, del 30 per cento in nove anni. Questo significa la concorrenza!

Ho sottolineato ciò perché qualche volta penso che si dimentichi che si possono perdere delle opportunità.

Per quanto riguarda le domande dell'onorevole Marino, ricordo di aver già risposto in materia di privatizzazioni. Per quanto riguarda il GATT, un importante personaggio dell'amministrazione americana, che ho sentito dopo la visita del Presidente Ciampi e del ministro degli esteri Andreatta, mi ha detto: « Ma sa che è la prima volta che parlando con un italiano e parlandogli di GATT sa che cos'è ». In America quindi sono rimasti stupiti che un Presidente del consiglio ed un ministro degli esteri italiani sapessero di cosa si stesse parlando quando è stato sollevato il problema del GATT.

In Francia si tratta di un problema particolarmente acuto perché la forza politica della provincia francese (al di là del numero degli addetti in agricoltura, che è del 3 per cento) e tale da condizionare le scelte del Governo. Ne ho parlato con il primo ministro Balladur e devo dire che credo che i francesi fossero disposti a fare anche cose molto pericolose per la stabilità dei commerci mondiali su questo fronte. Credo che la cosa stia rientrando e che l'Uruguay-round si chiuderà non entro il 15 dicembre, come previsto, ma entro gennaio. Personalmente scommetterei su questa ipotesi.

Mi è piaciuta molto la definizione che il presidente Marianetti ha enunciato: se da un lato il lavoro è un diritto (credo che tutti condividano questa affermazione), la stortura mentale è nel pensare che ci sia la garanzia di questo diritto. Mi fa piacere sentir dire questo da lei, onorevole Marianetti, che è anche un ex sindacalista, perché questo concetto è francamente poco accettato. Si fa sovente una confusione, secondo me gravissima, nel dire che, siccome il lavoro è un diritto, uno ha diritto ad avere il lavoro (che è una cosa un po' diversa).

Rispetto alle questioni da lei citate, sono d'accordo nel dire che per l'occupa-

zione non c'è una politica. Come lei ha giustamente rilevato, ci sono moltissime politiche. Tutte però partono da un concetto fondamentale: bisogna destrutturare i vincoli del rapporto di lavoro tradizionale, se no non se ne uscirà. Per introdurre la flessibilità, il *part-time* ed altri istituti bisogna destrutturare il concetto, secondo me superato, del posto di lavoro inteso come una strutturazione permanente.

Lei ha fatto una domanda stimolante: « Potremmo noi distruggere, rimettere in discussione o abolire tutte le politiche sociali che abbiamo fatto in Europa, cioè quello che abbiamo in qualche modo costruito anche come annesso ai costi del lavoro » ?

La mia risposta è no, in quanto ciò rientra in un complesso di sistemi di cui fanno parte anche i nostri consumi. La nostra è una società che si regge complessivamente su equilibri più o meno stabili, ma in cui vi è un certo costo del lavoro, della socialità e un determinato livello di consumi. È evidente che si possono e si debbono variare i pesi di questi elementi nel corso del tempo, ma non si può pensare di avere livelli di consumo europei e nello stesso tempo la socialità cinese. Non è compatibile.

PRESIDENTE. La malignità stava nella domanda implicita e cioè, considerando che in Corea c'è un basso livello di socialità, non conviene anche a lei incorporare un « pezzo » di costo del lavoro coreano ?

CARLO DE BENEDETTI, Presidente della Olivetti. Non c'è dubbio, presidente. È inevitabile.

PRESIDENTE. A nome dei componenti le due Commissioni rivolgo all'ingegner De Benedetti e ai suoi collaboratori un ringraziamento sentito per l'impegno intellettuale che è stato posto nel corso della odierna audizione. Se vi è stata qualche impertinenza, mi sembra che questa sia stata reciproca e comunque assolutamente all'interno delle regole del galateo.

Dall'insieme degli stimoli e delle delucidazioni il Parlamento certamente ricaverà spunti utili ed è per questo che giudicando positivamente il lavoro svolto rinnovo i saluti e i ringraziamenti.

Sospendo la seduta fino alla successiva audizione.

La seduta, sospesa alle 17,55, è ripresa alle 18,50.

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
DELLA V COMMISSIONE
GIOVANNI ZARRO**

**Audizione di rappresentanti
dell'Ente delle ferrovie dello Stato.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione di rappresentanti dell'Ente ferrovie dello Stato.

Nel ringraziare il presidente Necci ed i suoi collaboratori per aver accolto il nostro invito, desidero informarlo che le Commissioni riunite V e X stanno tenendo una serie di audizioni sui temi connessi alla manovra economico-finanziaria. Lei avrà ricevuto un testo nel quale sono sostanzialmente ricapitolati i temi e le questioni che specificamente ci angustiano.

Detto questo, do senz'altro la parola al presidente Necci.

LORENZO NECCI, Presidente dell'Ente ferrovie dello Stato. Il mio intervento sarà breve per dare spazio alle domande dei commissari, che possono fornire maggiori possibilità di dialogo.

Ritengo occorra fare alcune considerazioni iniziali su come il settore dei servizi contribuisca alla competitività ed alla occupazione del paese. Si tratta di considerazioni di carattere generale che possono essere senz'altro utili alle Commissioni riunite.

Il settore dei servizi in genere, che siano di *welfare* (come la sanità e l'educazione), che siano infrastrutturali (come quelli dei trasporti), che siano *business* o *business*, è uno dei più estesi nel mondo.

Il settore dei servizi italiani contribuisce in misura notevole al prodotto interno lordo ed in misura ancor più notevole — io credo — al costo sopportato dallo Stato, visto che la maggior parte sono pubblici cioè resi dallo Stato.

In teoria, ci si potrebbe chiedere se abbiamo tanti servizi perché siamo ricchi o se siamo ricchi perché abbiamo tanti servizi. La domanda non è oziosa: *a priori*, se un paese viene giudicato in base alla quantità di servizi, si dovrebbe dire che quello che ne ha di più è più ricco, mentre quello che ne ha meno è meno ricco. Il problema dei servizi però consiste nella loro effettività, cioè nel loro costo e nella loro capacità di contribuire alla produttività generale del sistema. Se i servizi pubblici, e comunque i servizi in generale, non sono in grado di contribuire alla produttività del sistema, diventano un lusso; se invece danno un vantaggio competitivo al sistema nel suo complesso, diventano un *atout* per l'intero paese.

D'altronde, che lo vogliamo o no, ci avviamo verso un'epoca le cui caratteristiche sono due: non essendo più scarse le risorse e disponendo di molta tecnologia, la disoccupazione in tutto il mondo — ma forse sarebbe meglio dire la « minore occupazione » — diviene un fatto strutturale e non ciclico; ci avviamo verso un mondo in cui il prodotto industriale come tale diventa un insieme di servizi intelligente: è sempre più un complesso di servizi e sempre meno un prodotto in sé.

Oggi negli Stati Uniti il contenuto in materie prime di lavoro in un'automobile — tanto per fare l'esempio di un prodotto tipico — rappresenta il 25 per cento del costo. Ci avviamo perciò ad una società che passa da un'economia cosiddetta industriale (cioè rappresentata da prodotti, da fatti fisici) ad un'economia di servizi, cioè rappresentata da fatti immateriali che consistono nella capacità di creare un valore.

Come dicevo, i servizi sono di vario tipo e vanno da quelli che fornisce lo Stato a quelli che producono i cittadini; da quelli che passano dall'economia informale (ad esempio l'educazione dei

bambini o l'assistenza agli anziani, che diventano Stato sociale, cioè costo) all'economia formale, a quelli infrastrutturali che rappresentano l'argomento di cui desiderate che noi parliamo.

Ho fatto questa premessa per cercare di esplicitare il nostro punto di vista: in un paese ad economia mondializzata come quella che viviamo oggi, il settore dei servizi è destinato ad espandersi. Tale espansione deve avere precisi parametri economici che finora non sono stati usati perché i servizi sono stati intesi come servizi sociali. Se questi parametri non vengono portati nel settore dei servizi, lo Stato non sarà più in grado di fornirli e quindi arretrerà complessivamente la competitività del paese e dello Stato.

I servizi infrastrutturali, cioè quelli a rete, sono quelli normalmente attinenti alla mobilità, sia essa intesa come mobilità fisica (è il caso delle ferrovie o degli aerei) o come mobilità tecnologica (è il caso delle informazioni, delle reti satellitari, delle reti informatiche).

I servizi relativi alla mobilità sono sempre di più quelli che caratterizzano la capacità di competizione di un paese rispetto ad un altro, di un sistema rispetto ad un altro.

La capacità di trasportare idee, persone e merci (scusate se metto le idee tra quanto è da trasportare) è sempre di più quello che dà il valore aggiunto competitivo ad un paese rispetto ad un altro, essendo chiaro alle Commissioni che la competitività è ormai tra sistemi e non tra industrie.

La competitività italiana non è più rappresentata dalla FIAT (se sia più o meno competitiva rispetto alla Renault od alla Volvo); la competizione della FIAT dipende in larga misura dalla competitività generale del paese, ossia dal suo sistema educativo, finanziario, di mobilità nonché dal suo sistema di trasporti. L'insieme di tutto questo forma la competitività del paese.

Nel settore dei trasporti, cioè della mobilità fisica, l'Italia è particolarmente sottosviluppata ed handicappata. La dotazione generale di servizi italiani rispetto

alla competizione europea ci pone all'ultimo posto, insieme al Portogallo, in termini di disponibilità fisiche e di infrastrutture di trasporto. La nostra disponibilità è pari al 54 per cento di quella francese (parlo di infrastrutture in generale di trasporto, siano esse quelle nelle città, nelle strade, quelle per gli aerei, per i porti, per i treni). Questo è di per sé un handicap! Abbiamo infatti una dotazione infrastrutturale nel settore dei trasporti inferiore a quella della concorrenza e della competizione internazionale.

Abbiamo altresì una incredibile frammentazione di soggetti industriali ed operativi. Se pensiamo al settore del trasporto su gomma, credo che tale frammentazione in un numero impressionante di piccole o piccolissime aziende sia ben nota. Questo vale anche per tutte le comunicazioni e le reti infrastrutturali di trasporto, che non hanno purtroppo un coordinamento, una gestione ed una visione unitari, sia che si tratti di strade, autostrade, ferrovie, trasporti via mare o che si tratti di centri di logistica integrata come per i porti, per gli interporti, per le stazioni e quant'altro. Si ha quindi un numero enorme di soggetti che intervengono nelle decisioni, sia in quelle gestionali che in quelle realizzative delle opere.

E arriviamo finalmente alle Ferrovie dello Stato! Esse, in Italia, sono una parte del trasporto su rotaia, perché oltre alle Ferrovie dello Stato, ci sono quelle concesse, alcune ferrovie regionali e/o municipali, le ferrovie gestite dai vari comuni.

Le ferrovie si estendono su una rete di circa 16 mila chilometri, che è — per dare un dato comparativo — meno della metà della rete francese, pari a 35 mila chilometri, essendo già stati tagliati quelli che loro chiamano, come noi, i rami secchi.

Tale rete è caratterizzata da un servizio non efficiente, perché molto costoso e relativamente incapace di dare il servizio dove c'è più domanda e meno competitivo di altri sistemi dove la domanda non c'è. Si tratta quindi di una rete che ha due difetti: dove c'è domanda, è sottostrutturata, sottodimensionata;

dove non c'è domanda, rischia di essere — come rete — sovradimensionata.

Il costo del servizio ferroviario italiano è relativamente molto alto rispetto ai concorrenti costi europei.

In questi ultimi anni abbiamo cercato di agire sul fronte della riduzione del costo; per riduzione del costo, essendo per gran parte attribuibile al personale, si intende riduzione del personale.

L'altra caratteristica della rete ferroviaria italiana è che non ha fatto pochi, ma anzi molti investimenti negli anni passati. Ma si è trattato di investimenti che non hanno mai portato alla realizzazione di opere complete: si sono realizzati soltanto pezzi di opere, in giro per tutta l'Italia. Il che vuol dire che non ha portato né all'aumento di competitività del sistema né al miglioramento del servizio.

Dal 1981 al 1991 ha prevalso la logica dei mille cantieri e non quella di fare un'opera per dare un servizio ed ottenere un risultato. Questi mille cantieri sono tuttora ampiamente aperti e lontani dal loro completamento. Abbiamo quindi cercato di restringere l'ambito operativo delle ferrovie, concentrandoci su tutto quello che dava un risultato a breve termine, e cioè tecnologie e materiale rotabile, riducendo l'intervento infrastrutturale al minimo indispensabile.

I conti di cui disponiamo dicono che una lira di intervento ferroviario produce 1,7 lire di interventi indotti nei settori in cui si opera. Il programma ferroviario, approvato dal Parlamento e poi dal Governo e tradotto nel contratto di programma, è oggi valutabile intorno ai 40 mila miliardi (rispetto agli originali 120 mila previsti dal Parlamento nel 1989, divenuti 80 mila nel 1990 e 60 mila nel 1991); è concentrato nel tempo e destinato a infrastrutture complete (e completate in tempi europei), soprattutto materiale rotabile e tecnologie (cioè per opere che danno ritorni immediati) da realizzare in un arco temporale di cinque anni. Stando così le cose, abbiamo l'impressione che tale programma possa essere una leva estremamente forte per l'occu-

pazione, perché appunto è concentrato, mira a conseguire risultati, dà all'industria certezza per un periodo di tempo relativamente elevato, coinvolge capitali privati ed implica un incremento dei servizi nelle città ed una maggiore capacità di produrre servizi da parte delle Ferrovie dello Stato, il che dovrebbe assicurare un'occupazione indotta molto elevata.

Premetto che non considero quello dell'occupazione come un parametro di efficienza: si deve infatti realizzare un'opera non perché garantisce occupazione, ma perché è utile ed aumenta la competitività di sistema; questa è la base sulla quale abbiamo scelto e selezionato le opere che abbiamo contrattato con il Governo. Ma il risultato indotto di questi interventi, così concentrati nel tempo e così mirati al risultato, porta ad un'occupazione molto forte nel breve termine, perché contiamo di poter investire cifre rilevanti nei prossimi cinque anni: tra materiale rotabile, tecnologie, infrastrutture, interventi sulle città e interventi infrastrutturali in servizi aggiuntivi a quello ferroviario, si può arrivare ad una cifra complessiva di quasi 10 mila miliardi l'anno. È facile calcolare l'indotto che questa cifra — lo ripeto — concentrata e frutto di interventi dello Stato e di privati assicura in termini occupazionali; questo tipo di indotto è stimabile in circa il 60 per cento del valore della cifra complessiva che viene messa a disposizione, e quindi dovrebbe portare ad un risultato che, tra garanzia di vecchia occupazione e nuova occupazione, è nell'ordine di svariate decine di migliaia di persone.

Riprendendo il concetto che ho già espresso in precedenza, desidero rilevare che non considero il numero di occupati come un parametro di efficienza; tuttavia, essendo questi investimenti tutti mirati a portare le ferrovie ad un grado di efficienza e di competitività almeno di livello francese (alla fine del periodo saremo forse anche più efficienti) e finalizzati ad ottenere l'incremento del servizio di trasporto su rotaia (che punta ad ottenere il

20 per cento della quota di mercato nelle merci e il 17-18 per cento di quella dei passeggeri), il fatto che ciò assicuri anche l'occupazione significa prevedere un'occupazione stabile, garantita e non costosa per la collettività, perché è il risultato di un investimento e non di un intervento puramente sociale.

Credo che le Ferrovie dello Stato, se riusciranno a portare avanti il loro programma (tra breve cercherò di illustrare quali sono i limiti alla sua realizzazione) nel termine di 5 o 6 anni, potranno effettivamente contribuire molto sia alla qualità della vita sia all'aumento della competitività del paese e all'occupazione diretta e indotta.

I limiti sono quelli relativi ad un'eccessiva frammentazione delle possibilità e delle potestà decisionali a livello locale (perché le infrastrutture richiedono decisioni a livello locale, che attualmente sono frammentate nel modo che tutti conoscete), oltre che alla possibilità di blocchi o di veti che possono arrivare anche a vanificare un intero programma infrastrutturale. Si è verificato un caso storico per una ferrovia (se non sbaglio, la Milano-Treviglio), in ordine alla quale è stato necessario attendere 22 anni per ottenere i permessi di realizzazione.

Quando si incide sul territorio e si arriva ad avere a che fare con un numero così rilevante di soggetti, ognuno dei quali ha una possibilità di veto, veramente è necessario uno sforzo eccezionale da parte di tutti, perché altrimenti i programmi possono essere vanificati.

Questo programma ferroviario ha senso se viene realizzato nella sua interezza e se sarà ultimato in un tempo di 5 o 6 anni; se invece verrà realizzato in 20 anni, è perfettamente inutile portarlo avanti. Pensiamo però che vi siano le condizioni per portarlo a termine in 5 o 6 anni; stiamo ottenendo dalle autorità locali (dalle municipalità, attraverso le conferenze dei servizi) tutti i permessi prima di cominciare: non avviamo infatti alcuna opera se non abbiamo la sicurezza di poterla terminare, perché altrimenti finiremmo per fare, per esempio, soltanto

un buco o una galleria, come i tanti che sono stati fatti e che rimangono lettera morta e non contribuiscono minimamente né alla competitività né, per così dire, alla sanità del settore ferroviario.

Se superiamo questi vincoli locali e ragioniamo in termini di globalità di sistema ferroviario, e non di singole tratte (poiché questa è una rete, il miglioramento di una sua parte influisce sulla competitività complessiva del sistema), e al tempo stesso portiamo il nostro sistema all'efficienza, nel senso di capacità di dare servizi al pubblico e non di considerarsi un sistema puramente pubblico e pertanto gratuito, credo che le ferrovie siano uno degli *asset* che può dare maggiore respiro all'economia del paese ed alla sua competitività.

Vorrei ricordare che proprio l'altro giorno il presidente Mitterand ha lanciato un grande appello con riferimento alle infrastrutture, viste come il limite per la realizzazione dell'Europa; infatti, anche la CEE è entrata finalmente in una logica in cui ha abbandonato il concetto della gestione dei contributi agricoli o della concorrenza (finora la CEE ha fatto solo questo); essa è entrata finalmente in una logica di sistemi infrastrutturali complessivi ed ha messo al primo posto fra tutti le infrastrutture ferroviarie.

In conclusione, desidero fornirvi un dato: la Germania occidentale, ormai unificata con quella orientale, sta investendo 300 mila miliardi nelle ferrovie e nell'ammodernamento del proprio sistema ferroviario, considerandolo un programma assolutamente prioritario.

Spero di non essermi dilungato troppo, visto che ho voluto soltanto introdurre il discorso, e sono a vostra disposizione per rispondere a domande specifiche.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Necci per la sua esposizione e, prima di avviare il dibattito, pur senza volerne alterare il normale svolgimento, invito i colleghi ad essere, considerato anche l'orario, piuttosto concisi nel porre le loro domande.

RAFFAELE VALENSISE. Siccome sono stato impegnato presso la Conferenza dei capigruppo della Camera, non ho potuto purtroppo ascoltare l'inizio dell'esposizione del presidente Necci.

Appartengo comunque a quella categoria di italiani i quali ritengono che uno dei peccati più gravi che i Governi succedutisi hanno commesso nel quarantennio postbellico sia quello di non avere privilegiato la ferrovia, perché il trasporto su rotaia, per la configurazione dell'Italia, per le caratteristiche delle produzioni italiane, soprattutto meridionali, è un trasporto a basso costo e quindi idoneo per le merci povere che noi produciamo e che hanno uno scarso valore ma un grandissimo valore aggiunto (mi riferisco agli agrumi e a tutto quello che si produce nel Mezzogiorno); si tratta di una massa di prodotti di cui abbiamo il monopolio naturale. Quello al quale ho fatto riferimento è quindi un peccato non veniale ma veramente mortale per lo sviluppo italiano.

Sono pertanto a fianco di tutti coloro i quali ritengono che il sistema di trasporto ferroviario debba essere curato perché ci congiunge e ci mette alla pari con l'Europa. I 300 mila miliardi, di cui ha parlato il presidente Necci, che la Germania destina al potenziamento del trasporto ferroviario ne sono una riprova, visto che la Germania non è certamente più arretrata di noi e potenziando le ferrovie non ritorna al passato. La Germania risente di condizioni tali per cui sa che lo sviluppo del trasporto ferroviario risolve molti problemi, a cominciare da quelli dell'ambiente per finire con quelli altrettanto importanti dei costi e della competitività delle merci. Quindi il momento in cui la Comunità europea si è interessata delle ferrovie è forse tardivo, perché il mercato deve avere i suoi canali ed il binario della ferrovia è uno dei principali.

In questo quadro rivolgerò alcune precise domande in relazione al programma delle Ferrovie. Ho avuto in visione una copia di tale programma (non l'ho mai ricevuto ufficialmente, perché probabil-

mente non spettava ai parlamentari riceverlo, quanto meno a quelli non appartenenti alla Commissione trasporti) e vi ho riscontrato, con vivissima preoccupazione di carattere strategico, che per quanto riguarda l'Italia meridionale, da Taranto fino a Palermo e Siracusa, non è previsto il raddoppio e l'elettrificazione della linea ferroviaria Taranto-Reggio Calabria, che si congiunge a Messina ed a Palermo con la tirrenica nonché a Siracusa con la linea ionica in senso longitudinale. Quest'ultimo, come è noto, è il senso dei meridiani e, come tutti i trattatelli di economia ci insegnano, è la direzione nella quale devono avvenire i trasporti perché lungo i meridiani si diversificano le produzioni, per le ovvie ragioni di carattere geografico ed economico che abbiamo studiato alle scuole secondarie. Tale mancata previsione ha allarmato la Calabria, la Puglia e tutte le popolazioni della fascia servita dalla linea adriatica, perché la linea tirrenica da Taranto a Reggio Calabria è il primo segmento della ionica-adriatica, che rappresenta l'altra grande longitudinale italiana.

Devo ricordare, non a me stesso ma al presidente Necci ed ai suoi autorevoli collaboratori delle Ferrovie, che quella ionica fu la prima linea concepita e realizzata ai tempi dell'unità d'Italia in quanto ha un'orografia molto più facile rispetto a quella tirrenica, essendo una linea di pianura. La linea tirrenica è stata invece definita da un grande dirigente delle Ferrovie del passato come una linea di montagna che corre lungo il mare: ci sono infatti opere continue e centinaia di gallerie.

La linea ionica ha bisogno di essere elettrificata e raddoppiata attraverso lo spostamento a monte di uno o di entrambi i binari ed il terreno di risulta, con il suo valore incommensurabile dal punto di vista turistico ed urbanistico, sarebbe un affare per le Ferrovie dello Stato SpA. Si tratta di una linea a grosso rischio, come ha dimostrato l'incidente di Crotone di qualche anno fa che causò decine di morti; inoltre è una linea che

ha bisogno di essere potenziata in vista della costruzione del ponte sullo stretto di Messina (vi è una legge dello Stato e sono stati svolti convegni in questo senso) ed in vista della politica mediterranea che siamo costretti a perseguire (perché i nostri consumatori naturali sono al nord ma anche verso il centro del Mediterraneo e con la costruzione del ponte saranno collegati a bassi costi anche con i mercati del Mediterraneo, su cui appunto si affacciano 100 milioni di potenziali consumatori soprattutto dei prodotti agroalimentari che caratterizzano il Mezzogiorno). Vorrei quindi sapere se l'ipotesi contenuta in questo programma sia vera.

La seconda domanda riguarda l'annosa e scandalosa situazione della tratta Lamezia-Catanzaro Marina, una tratta appaltata per la quale, se le mie informazioni sono esatte, le Ferrovie pagano la ditta che ha vinto l'appalto e che, non lavorando, deve essere risarcita per il mancato guadagno; si tratta inoltre di una linea il cui potenziamento servirebbe a rafforzare le due longitudinali, sia la tirrenica sia la ionica.

La terza domanda concerne un fatto che io giudico scandaloso, e con me lo ritengono scandaloso 200 mila persone che abitano a Reggio Calabria e 500 mila persone che abitano in quella provincia: è stato dismesso da parte delle Ferrovie, presidente Necci, lo scalo marittimo delle navi traghetto tra Reggio Calabria e Messina, compiendo a mio avviso un errore. È vero che vi è una percorrenza maggiore dal punto di vista delle miglia marine (invece delle tre miglia da Villa San Giovanni a Messina ve ne sono otto), ma è altrettanto vero che il traffico dei mezzi pesanti proveniente dall'autostrada ionica A3, che le Ferrovie hanno trascurato colpevolmente e che adesso la società per azioni dovrebbe coltivare (perché quest'ultima deve cercare di vendere il proprio prodotto), potrebbe essere avviato anche sulla tratta Reggio Calabria-Messina e viceversa gestita dalle Ferrovie dello Stato. Non potete lasciare tutto all'iniziativa privata, la quale non soppe-

risce affatto al carico misto di merci e passeggeri perché fa i suoi affari e possiede mezzi più piccoli dei grandi traghetti di proprietà delle Ferrovie dello Stato. Se vi è qualche costo in più ne deriva una ricaduta socio-economica che non finisce mai.

È stato completato il collegamento ferroviario fra Reggio centrale, Reggio lido ed il porto di Reggio Calabria ed adesso si dismette il pontone di attracco delle Ferrovie dello Stato, assicurando a queste ultime l'indignazione di 500 mila persone della provincia di Reggio Calabria: neppure il terremoto era riuscito ad interrompere il traffico dei traghetti delle Ferrovie dello Stato tra Reggio e Messina ed ora le Ferrovie SpA lo hanno fatto! Mi auguro su questo di ricevere una risposta positiva, nel senso della ripresa di questo traffico, dell'ammodernamento dello scalo e del funzionamento della stazione di Reggio Calabria marittima, tanto più che, oltre ad esservi un porto, vi è una ragione di sicurezza: infatti, mentre il porto di Villa San Giovanni, in presenza della traversia, è un porto che non dà sicurezza alle vostre navi, il porto di Reggio Calabria non ha mai registrato un incidente di percorso.

Ultima domanda. Vi sono dei problemi in relazione alle officine grandi riparazioni di Reggio Calabria, le quali sono costate fior di miliardi...

AGOSTINO MARIANETTI, *Presidente della X Commissione*. Questa è materia di interrogazioni!

RAFFAELE VALENSISE. Ho terminato, non vi preoccupate: spendiamo ore nell'ascoltare discorsi inutili ed ora che abbiamo la fortuna di avere il presidente delle Ferrovie... Vengo da agitazioni di decine di migliaia di persone; le interrogazioni sono state presentate, ma poiché ad esse non risponde il presidente Necci ma un ministro, ritengo di dover chiedere una cortese risposta alla competenza ed alla sensibilità dell'avvocato Necci.

Concludo dicendo che nella zona nella quale incombe il pericolo di dismissione delle officine grandi riparazioni, che sono

modernissime, vi è una specie di cimitero di iniziative. A pochi chilometri da quel centro delle ferrovie vi è la fabbrica della Liquichimica biosintesi, che è stata aperta e chiusa con uno spreco di 200 miliardi, garantendo un affare a coloro i quali hanno acquistato come rottamazione impianti nuovi. Siamo in presenza di una situazione veramente esplosiva e non vedo pertanto quale sia la convenienza delle Ferrovie a non utilizzare quell'officina anche per le riparazioni dei treni pronti, trattandosi di attrezzature capaci di sopperire alle esigenze del traffico ferroviario.

PRESIDENTE. Ricordo ai colleghi il mandato che ci proviene dal Presidente della Camera, e cioè che gli argomenti oggetto del nostro dibattito devono essere il più possibile di carattere generale e comunque legati alla manovra che sarà oggetto del nostro esame di qui a qualche settimana.

RAFFAELE VALENSISE. Signor presidente, le cose che ho detto sono proprio oggetto della manovra.

PRESIDENTE. Onorevole Valensise, questo è il Parlamento e quindi si può parlare, ci mancherebbe altro: ho semplicemente ricordato a me stesso un mandato del Presidente della Camera.

BRUNO SOLAROLI. Anch'io devo chiedere scusa per essere arrivato leggermente in ritardo, ma purtroppo l'attività è frenetica e non possiamo essere contemporaneamente in due o tre posti diversi. Ho perso la parte iniziale della relazione introduttiva dell'avvocato Necci, però credo che rispetto ad essa non si possano fare considerazioni in dissenso, perché è vero che l'Italia è un paese che paga per la mancanza di un sistema di servizi efficienti e che uno dei punti fondamentali è quello di mettere in campo politiche che tendano a costruire tale sistema.

Ciò detto, vorrei svolgere un ragionamento di merito sulle Ferrovie dello

Stato, per cui non entrerò nei particolari. L'onorevole Valensise si lamentava del fatto che negli anni trascorsi non sia stata portata avanti una politica di privilegio nei confronti di questo settore, ed in particolare in quello dei trasporti pubblici. Condivido queste affermazioni, però accanto ad esse vorrei rimarcare un'altra: si è portata avanti una politica di privilegio nei confronti degli sprechi e delle inefficienze delle Ferrovie dello Stato. Se oggi abbiamo un grande problema, esso è anche quello di risanare il debito e di liberare risorse ai fini dell'intervento per il rilancio dell'economia, dell'occupazione, del sistema dei servizi eccetera. Ma vorrei ricordare che questo è un problema di tutti.

Mentre ascoltavo l'avvocato Necci, ho scritto dei dati riferiti ai trasferimenti dal bilancio dello Stato al settore delle ferrovie. Ebbene, assommando quelli in conto capitale e quelli in parte corrente, risulta quanto segue: nel 1991, 15.109 miliardi; nel 1992, 16.651 miliardi; nel 1993, 16.643 miliardi; nel 1994, con il bilancio a legislazione vigente, 21.395 miliardi, i quali, con la decurtazione della legge finanziaria, diventano 20.355 miliardi. Dunque, un aumento di 4 mila miliardi, pari quasi al 20 per cento.

LORENZO NECCI, *Presidente dell'Ente ferrovie dello Stato*. Rimborsa i debiti dello Stato!

BRUNO SOLAROLI. Sto citando dati, può darsi che non siano perfetti ma non credo perché ho utilizzato le tabelle che ho sottomano. Dicevo che nel 1994 si va a 20.355 miliardi di trasferimenti dal bilancio dello Stato alle Ferrovie dello Stato, con un aumento quasi pari al 20 per cento. A me sembra che la questione non sia irrilevante, cioè tale da poter essere affrontata con una valutazione di trascuratezza, considerato che siamo in una fase in cui si discute di 700 o 800 miliardi per intervenire nel settore dell'occupazione, del mercato del lavoro, del rifinanziamento di alcune leggi importanti per quanto riguarda la struttura

produttiva del paese; siamo in una situazione nella quale al Senato si sta discutendo sui 600 miliardi da dare, come rivalutazione delle pensioni d'annata, a chi ha meno di un milione di pensione. Proprio in considerazione di ciò, ripeto, credo che la questione di cui sopra debba richiamare tutta la nostra attenzione.

Passo alle domande. Cosa si è fatto in questi anni per mettere in campo un intervento che consentisse di realizzare un sistema più efficiente ed efficace ed in grado di risanare la situazione? Si tratta di una questione sulla quale abbiamo ragionato, visto che vi era l'ipotesi di un grande progetto, di una società per azioni, rispetto alla quale si è poi tornati all'idea di un ente economico eccetera. Si sono attuate scelte che comprendiamo, perché se oggi le ferrovie fossero una società per azioni, forse non potrebbero beneficiare di gran parte di questi trasferimenti. Ciò tenendo conto delle nuove norme, delle direttive comunitarie eccetera. Forse avrebbero dovuto portare i loro libri in tribunale.

Avvocato Necci, non le pare assurdo mantenere un trattamento particolare (lo troviamo nelle poste e nelle Ferrovie dello Stato) per quanto riguarda il personale? Le chiedo questo tenendo conto che in questo bilancio vi è un trasferimento di 2 mila miliardi. Il Governo, tramite il ministro Cassese, con il disegno di legge di accompagnamento alla finanziaria prevede la messa in disponibilità e la mobilità del personale. Qui, invece, andiamo ai prepensionamenti con oneri a carico del bilancio dello Stato! Mi pare che siano due trattamenti profondamente diversi. D'altra parte, siccome è un trattamento che costa le chiedo se da questo punto di vista non vi sia un problema, cioè quello di avere un trattamento non differenziato rispetto all'altra parte del personale pubblico, anch'esso chiamato ad affrontare la situazione di difficoltà in cui ci troviamo.

Non vi è anche il problema di rivisitare i programmi delle Ferrovie dello Stato? Non sono contro l'alta velocità, però mi chiedo se nel 1994 l'Italia abbia bisogno di spendere 2.500 o 2.600 mi-

liardi in questo settore (cito i dati a memoria perché non ho i documenti sottomano). A cosa serve produrre una velocità un po' superiore quando abbiamo una rete che è complessivamente scassata?

ANGELINO ROJCH. Vale anche per le autostrade.

BRUNO SOLAROLI. Sì, ma adesso stiamo parlando delle ferrovie. Onorevole Rojch, lei ha il difetto di essere troppo organico. Se ci fossero i rappresentanti dell'Anas farei un discorso su questa azienda!

ANGELINO ROJCH. Volevo dire che il provvedimento del Governo è globale.

BRUNO SOLAROLI. Mi rendo conto che vi è una fase di contrattazione avanzata, che ormai le ipotesi sono quelle di concludere gli accordi, che i contratti sono ravvicinati eccetera. Cioè, so bene che vi sono dei problemi anche su questo versante, però con i provvedimenti del Governo si avvia una fase di rivisitazione e rinegoziazione dei contratti. Quindi, mi chiedo se in questa fase il problema principale dell'Italia e delle Ferrovie dello Stato sia quello di spendere 2.500 o 2.600 miliardi per l'alta velocità. Non sarebbe più opportuno spendere questi soldi per sistemare meglio il sistema che abbiamo, magari utilizzandolo in modo più idoneo ai fini del trasporto merci? A me pare che in questi anni si sia lavorato in una logica di galleggiamento e non con l'impegno di affrontare in maniera nuova e radicale i vecchi problemi ed i programmi per il futuro. A me sembra, in sostanza, che ancora oggi si ragioni in una logica che su questo piano non è certo di svolta, per quanto riguarda sia gli interventi prioritari, sia l'esigenza di trovare una soluzione finanziaria che sia meno pesante per il bilancio dello Stato e per il debito complessivo cui dobbiamo far fronte.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola all'onorevole Scalia, voglio far notare

che per formulare due domande sono stati impiegati 20, 25 minuti. Mi affido alla vostra sveltezza e agilità se vogliamo completare i lavori ad un'ora decente.

LORENZO NECCI, *Presidente dell'Ente ferrovie dello Stato*. Gradirei soltanto avere la possibilità di rispondere!

MASSIMO SCALIA. Sarò quasi telegrafico. Non ripeto cose già dette dal collega Solaroli per quanto riguarda la questione della liquidazione di personale delle Ferrovie dello Stato, perché non credo debba essere oggetto di domanda al presidente Necci. Sarà invece per noi oggetto di battaglia in sede di esame della legge finanziaria. Infatti, ci batteremo contro questo modo sperequato di affrontare le questioni che attengono al mondo del lavoro.

Dunque, stando a quanto ci ha detto il presidente delle ferrovie, una prima domanda riguarda gli aspetti occupazionali, a proposito dei quali noi siamo sempre molto preoccupati di coniugare il tema dell'occupazione con quello dell'ambiente. Crediamo che si tratti di una partita che è possibile vincere, però gradiremmo un'analisi più approfondita per quanto riguarda il rapporto investimenti-occupati, rispetto ad un programma che ovviamente non è massificato ma che deve essere articolato rispetto alle scelte che si fanno, quindi al tipo di interventi, alle tecnologie, al rapporto con il territorio eccetera. Da questo punto di vista, sarebbe auspicabile che le ferrovie disponessero di una visione più dettagliata per avere cognizione di come i soldi investiti possano generare posti di lavoro.

La seconda domanda che voglio rivolgerle, avvocato Necci, prelude ad una terza domanda. In un recente incontro con il ministro del bilancio, proprio in materia di Ferrovie dello Stato, gli abbiamo proposto l'ipotesi di investimenti che vadano a rendere più forte la rete ferroviaria, a proposito della quale ci siamo tutti lamentati del fatto che i governi che si sono succeduti nel tempo l'hanno trascurata portando alla patologia

attuale, per esempio, di oltre il 90 per cento del trasporto merci su gomma. Però, ciò premesso, se si volesse dare più forza ad un sistema ferroviario, per il quale nasce il sospetto che quando Carlo Emilio Gadda faceva l'ingegnere ferroviario le cose andassero meglio di oggi, si potrebbe pensare (è una proposta che avanziamo) ad un raddoppio della famosa « T », vale a dire Torino-Milano-Trieste, Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli, che possa utilizzare sostanzialmente lo stesso sedime ferroviario e le stesse linee di tensione. A tale raddoppio corrisponderebbe un enorme vantaggio in termini sia di capacità che di frequenza per i passeggeri, sia di capacità di trasporto merci.

Altrimenti, non è possibile giungere — in proposito formulo una domanda subordinata — a quell'ipotesi del 20 per cento di trasporto merci su rotaia che il presidente ha prospettato nell'arco di cinque anni. Si tratta di una scommessa o di una previsione che poggia su dati strutturali? Nel secondo caso, vorrei sapere se esista un'analisi più articolata che consenta di dare corpo alla previsione.

Una terza domanda riguarda la TAV, di cui i verdi non hanno mai fatto una questione pregiudiziale, limitandosi a rilevare che per raggiungere velocità di 300 chilometri orari, o superiori, nelle tratte progettate in territori percorsi dalla catena degli Appennini bisogna ricorrere a raggi di curvatura di 15 o 20 chilometri, con una conseguente devastazione del territorio e un elevato impatto ambientale. Ben diversa è la situazione orografica della Francia o della Germania. Per non parlare poi di tracciati proposti per l'alta velocità — penso alla tratta Roma-Napoli — di cui ho potuto avere nozione diretta, che si basano su una cartografia degli anni cinquanta, con la conseguenza che i percorsi proposti passano, oggi, per aree edificate o industriali. L'alta velocità non è una priorità, se si vogliono migliorare capacità e frequenza della rete ferroviaria nazionale. Ed essa fa molti danni.

Ho sentito un accenno alla tecnologia. In primo luogo vorrei sapere se esistono

sinergie con l'Ansaldo, che ha vantato, in sede di convegni pubblici, fondamentali contributi per la gestione intelligente ed informatizzata del sistema ferroviario ovvero se siano solo chiacchiere. Vorrei anche un chiarimento in merito a proposte di utilizzazione di materiali nuovi e di riuso possibile di materiale vecchio grazie a tecnologie genericamente definite di « compattamento ». Il problema delle tecnologie dovrebbe essere approfondito, perché le cifre stanziare in Germania rendono l'idea di quale impegno sulle tecnologie venga attivato in quel paese. In Italia qual è la situazione da questo punto di vista?

VITO GNUTTI. Sin da ragazzo ho fatto il fermodellista e temo a questo punto di essere uno degli esperti di ferrovie! Cercherò comunque di non sviluppare questa mia passione nel corso dell'intervento e mi accontenterò dei raggi di curvatura dei modellini.

Nella politica italiana è ricorrente l'idea che in Italia sia stato avvantaggiato volontariamente il trasporto su gomma e penalizzato quello su rotaia. Giro il mondo e uso il trasporto ferroviario più all'estero che in Italia, anche perché negli altri paesi le ferrovie funzionano meglio; quello che so è che in Italia la benzina è più cara che in tutto il mondo, che le automobili costano più che all'estero perché la FIAT vende i prodotti esportati con sconti fino al 40 per cento e che i biglietti delle ferrovie, che pago in sterline, dollari o franchi, sono sempre più cari. Non capisco in base a quale logica si possa dire che si è voluto svantaggiare il trasporto su rotaia, regalando il biglietto, e aiutare quello su gomma, facendolo pagare più caro. Non riesco a capirlo e perciò pongo una domanda al dottor Necci.

Contravvenendo all'invito del Presidente della Camera, desidero rivolgere alcune domande specifiche. Sono tra coloro che ritengono positivi gli investimenti, ma vorrei dei chiarimenti su alcuni temi particolari.

Innanzitutto, ho notato che i biglietti non venivano oblitterati; ho poi scoperto che esistono le macchinette oblitteratrici. Sulle tratte di 100 chilometri, infatti, non si riesce a far passare il controllore e quindi il passeggero deve annullare il biglietto prima di partire. In tutto il mondo, salvo che nelle metropolitane, vedo sempre i bigliettai che svolgono questa funzione e nessuno riesce a viaggiare gratis.

Forse sono sfortunato, ma abito in una zona in cui ancora esistono i maledetti passaggi a livello che un po' funzionano e un po' no; spesso succedono incidenti perché non vengono chiusi. Ai famosi passaggi a livello sulla linea Brescia Parma, per problemi di comando, spesso occorre aspettare 20-25 minuti perché il capostazione chiude il passaggio ma il treno non arriva. Si potrebbe ipotizzare un sistema che avevo anche nei miei modellini: il treno, un chilometro prima, passando schiaccia il comando che fa chiudere la sbarra.

Ognuno di noi circola in città nelle quali passano linee ferroviarie. Non capisco perché non si possano costruire sovrappassi. Giacché si parla di grandi investimenti, chiederei che fosse vista questa soluzione con un occhio di favore.

Gli investimenti dovrebbero essere diretti anche ai collegamenti agli aeroporti. Sarebbe opportuno che dalla Malpensa a Milano si potesse andare con il treno, anziché pagare un taxi più di quanto costa il biglietto aereo.

Le ferrovie non sono in grado di rispondere alla domanda. Tutte le mattine, quando prendo il treno da Brescia a Milano, viaggio in piedi anche se pago un regolare biglietto che dovrebbe dar diritto al posto a sedere. Non credo che il calcolo matematico per stabilire quante carrozze occorranza per fornire un servizio decente sia eccessivamente complesso.

Credo che, più che all'alta velocità, si dovrebbe pensare a risolvere questi problemi elementari. Una volta risolti, il servizio verrebbe utilizzato, la gente sarebbe disposta a pagare un biglietto superiore, il finanziamento previsto — i

300 mila miliardi delle ferrovie tedesche credo che siano riferite ad un programma decennale — potrebbe bastare se calcolato sull'arco dei dieci anni.

Colgo l'occasione per rilevare che le ferrovie sono state finanziate in modo tale che sono state pagate 50-60 mila persone in più rispetto a quelle che servivano per assicurare il servizio. Se avessimo utilizzato queste persone per costruire traversine e rotaie, passaggi a livello, sovrappassi e sottopassi, avremmo fatto investimenti macroscopici di 100-200 mila miliardi. Dobbiamo cercare di far produrre — e questo discorso non vale solo per le ferrovie — quella massa di milioni di persone che lo Stato è riuscito finora a mantenere — adesso all'improvviso non ci riesce più — senza che facciano nulla, magari dando loro un badile ed una cariola affinché costruiscano tanti chilometri di ferrovie, autostrade, ponti.

PRESIDENTE. Anch'io vorrei porre brevemente alcune domande.

Dalla sua relazione ho ascoltato che in Francia vi sono 31 mila chilometri di ferrovie e in Italia 16 mila. Ora, questa differenza rappresenta un forte *handicap* per l'Italia oppure ci sono altre strutture di trasporto in grado di colmare tale differenza?

È evidente che vi è un *gap* tra l'Italia e l'Europa nel settore delle infrastrutture, che è ancor più evidente tra il nord e il sud del nostro paese. Cosa pensano di fare le Ferrovie dello Stato per pareggiare questo *gap*? E se hanno intenzione di fare qualcosa, entro quale epoca i meridionali possono pensare di avere lo stesso livello di infrastrutture ferroviarie di cui godono attualmente gli abitanti dell'Italia settentrionale?

Ho ascoltato la parte della sua esposizione relativa al rapporto sviluppo dei servizi-sviluppo dell'occupazione. Uno degli elementi che ci angustia è che l'industria espelle manodopera ma questo fenomeno si registra anche nel settore terziario. Le chiedo se questo sia un fatto strutturale oppure se tra qualche tempo i servizi potranno riprendere ad assumere

manodopera e a costituire un elemento di sviluppo dell'occupazione.

LORENZO NECCI, *Presidente dell'Ente Ferrovie dello Stato*. Prima di rispondere vorrei svolgere alcune considerazioni di carattere generale.

È stato sollevato il problema del costo delle Ferrovie. Quando sono arrivato alle Ferrovie, c'erano 226 mila ferrovieri in pianta organica, che certo non sono stati assunti sotto la nostra gestione. Oggi, dopo due anni e mezzo, i ferrovieri in pianta organica sono 154 mila. Con gli accordi che stiamo concludendo con il sindacato, scenderemo ad un livello che ci porta — questo è il dato importante — a produrre tante unità di traffico per ferroviere quante ne producono i francesi e i tedeschi. Quindi, quest'anno, con un recupero di produttività notevole, direi quasi impressionante — non è merito ovviamente solo del *management* ma di tutti —, arriviamo dopo tre anni ad una produttività di chilometro-passeggero per addetto quasi del livello della Francia, che sta lavorando da dieci anni su questo problema.

Quando le persone devono uscire da un servizio — ho ascoltato alcuni commenti sui prepensionamenti — i mezzi cui ricorrere sono tre: licenziamento, prepensionamento e cassa integrazione; non ce ne sono altri. La cassa integrazione per i servizi pubblici non esiste. Le Ferrovie non hanno la cassa integrazione. Al licenziamento mi pare che non si ricorra in nessuna parte del mondo, se non con un intervento di sostegno. Mi sembra che vi sia una polemica molto forte da un po' di tempo sui prepensionamenti. Vorrei ricordare che i prepensionamenti delle Ferrovie sono pagati dalle Ferrovie non dallo Stato, nel senso che entrano nel contro dello Stato per quanto riguarda il deficit ferroviario — ovviamente — ma il loro costo non si scarica, come quelli dei privati, sullo Stato; il costo dei prepensionamenti sta interamente nei conti delle Ferrovie.

BRUNO SOLAROLI. Le pensioni dopo le paga lo Stato!

LORENZO NECCI, *Presidente dell'Ente Ferrovie dello Stato*. Scusi, onorevole Solaroli, ma le persone non possiamo ucciderle e anche se le uccidessimo dovremmo pagare la pensione alla moglie! Voglio dire che non possiamo affrontare il discorso della riduzione del personale e della competitività delle Ferrovie. Abbiamo concordato con lo Stato che i soldi per i prepensionamenti sarebbero stati tolti da quelli destinati agli investimenti ed inseriti nel costo di ristrutturazione delle Ferrovie. Quindi, lo Stato non ci sta dando una lira per i prepensionamenti: si tratta di soldi che erano stati assegnati e che sono stati contabilizzati in modo tale da razionalizzare le Ferrovie.

D'altronde, abbiamo bisogno di un sistema che non si porti dietro 50, 60 o 70 mila persone che non fanno niente. Le Ferrovie oggi sono gestite con 154 mila persone; il volume di traffico è il massimo storico, così come il numero dei passeggeri e quello delle merci trasportati! Come potete vedere da tutti gli indici, la qualità del servizio in termini di puntualità è arrivata ad un livello europeo. A me sembra che le Ferrovie negli ultimi tre anni abbiano lavorato nel senso di recuperare produttività come non hanno mai fatto negli ultimi vent'anni!

Non è che sia fiero di mandare a casa i ferrovieri. Il prepensionamento è certamente un via che consideriamo non corretta, perché non è mirata. Questo strumento è arrivato alla fine; non siamo più in grado di adoperarlo. Con i prepensionamenti di quest'anno intendiamo chiudere completamente questa formula che non ha senso perché non è mirata. Però, le cifre che le ho fornito sono bibliche. Quale altro settore sta riducendo gli occupati nel modo in cui lo hanno fatto le Ferrovie? Non mi risulta che ci sia un altro settore in Italia, pubblico o privato, che in tre anni, mantenendo il servizio e aumentando la qualità, abbia ridotto gli organici del 35 per cento! Non mi risulta. Quando la General Motors manda via i suoi dipendenti, sostiene un costo di 150 o 200 milioni a persona. Alle Ferrovie questo costa tra i 90 e i 100 milioni a

persona, che sono regolarmente contabilizzati nei conti delle Ferrovie sotto la voce investimento. Non vedo possibilità di operare diversamente, almeno per il passato. Per il futuro ci sarà la cassa integrazione. Speriamo di non averne più bisogno. Speriamo di aver raggiunto un livello di efficienza che ci consenta di non avere questi esuberi storici, che dovevamo in qualche modo togliere dal sistema: 70 mila persone sono un numero impressionante. I conti li ha fatti, onorevole Solaroli: sono facili per tutti.

Per quanto riguarda i trasferimenti dello Stato, in essi è compreso il rimborso dei debiti. Nella cifra da lei citata sono compresi 10.100 miliardi di rimborso debiti, che erano 6.500-7.000 due anni fa. Finora lo Stato ha finanziato le Ferrovie con il debito e quando scadono le rate ovviamente le deve rimborsare. Quindi non c'è un trasferimento maggiore alle Ferrovie. Le Ferrovie non hanno un centesimo in più: si tratta di rimborsi di debiti dello Stato italiano che sono venuti a scadenza.

Onorevole Scalia, contiamo di portare il sistema ferroviario ad un aumento dei prodotti e del traffico. Poiché mi è stata posta una serie di domande di dettaglio, vorrei che mi forniste un'altra occasione in cui rispondere, dopo essermi preparato, fornendo tutti gli elementi di dettaglio. Però, permettetemi di fare una considerazione di carattere generale.

Per questo settore il Parlamento aveva previsto nel 1989 120 mila miliardi di investimenti, che erano diventati oggetto di una direttiva del Governo nel 1990. Gli investimenti che il Governo fa nelle Ferrovie sono 40 mila miliardi, non 120 mila! Riteniamo di aver adattato quel programma di 120 mila miliardi ad un programma di 40 mila miliardi, mantenendo l'efficienza e aumentando le quote di mercato che quel programma prevedeva. Quel programma da 120 mila miliardi prevedeva quota di mercato minori di quelle che stiamo prevedendo oggi!

Sul rapporto tra gomma e ferrovia, se manca una politica complessiva del trasporto su gomma e su ferrovia, non

possiamo certo aumentare le quote di mercato con una politica nostra. È vero, onorevole Gnutti, che la benzina è cara ma il gasolio non lo è. E la tariffa che i camion pagano sulle autostrade è appena il doppio di quella che io e lei paghiamo per una semplice automobile. Il costo del trasporto su camion è pari ad un quinto di quello che si sostiene per il trasporto ferroviario delle merci. Infatti, lo Stato agevola il trasporto su camion in mille modi, non tenendo assolutamente conto dei costi sociali, ecologici, ambientali, né dei 20 mila miliardi che esso spende a causa degli incidenti che si verificano sulle autostrade. Questo conto lo Stato italiano non lo fa! Lo Stato tedesco, invece, lo fa ed impone ai camionisti di pagare una certa tassa prima di cominciare ad operare. Poiché da noi non si verifica questa situazione, oggi il trasporto su camion costa meno di quello ferroviario. Quest'ultimo, tra l'altro, non può garantire il sistema del « porta a porta », ma presuppone un trasporto del bene dal posto di produzione alla stazione, il caricamento sulla vettura ferroviaria, l'effettuazione del tragitto, lo scaricamento ed il successivo spostamento su camion dalla stazione al luogo di destinazione. In tale situazione, o si attua una politica che si muova verso la direzione di agevolare il trasporto ferroviario oppure tale obiettivo non si realizzerà certo da se stesso.

Chiedo scusa se mi riscaldo, ma non posso fare a meno di considerare che la polemica sulla cosiddetta alta velocità non ha senso. Basti considerare che nella tratta compresa tra Firenze e Milano siamo ormai giunti alla saturazione totale della linea. Si tratta dell'unica linea ferroviaria al mondo che collega due conglomerati urbani tanto importanti utilizzando soltanto due binari. Tra Lione e Parigi vi sono sei linee ferroviarie, oltre a quelle ad alta velocità! Anche tra Roma e Milano, tra Napoli e Roma, tra Bologna e Milano e tra Milano e Torino e tra Milano e Venezia vi sono soltanto due linee. Siamo alla saturazione totale! Noi abbiamo un disperato bisogno di investire

nell'alta velocità. Stiamo seguendo la politica della lesina, tanto che stiamo dirottando gli investimenti su tecnologie e materiale rotabile. Figuriamoci quindi se è nostra intenzione realizzare un'infrastruttura! Tuttavia, ne abbiamo un bisogno disperato. Ricordo che la formula in esame è tale che lo Stato investe il 40 per cento del costo, ottenendo il risultato di avere in cinque anni una linea, cosa che storicamente non è mai avvenuta! Ricordo, a titolo di esempio, che la linea Firenze-Roma è stata realizzata in ventidue anni e che tutte le tratte create sono costate tre volte di più di quello che è previsto per la realizzazione della cosiddetta alta velocità, che poi è alta frequenza.

Quanto all'uso del sedime ferroviario, è ovvio che lo utilizziamo dovunque possiamo. Mica siamo matti...! È dove non possiamo che... I treni non volano! Stiamo negoziando con tutti sul territorio, mentre non mi sembra che la stessa cosa stia avvenendo per quanto riguarda le autostrade. Le autostrade sono passate senza intervento ecologico ed ambientale...! Io non voglio fare polemica con le autostrade: figuriamoci! Tuttavia sui treni, che poi rappresentano l'unico mezzo di trasporto ambientalmente ed ecologicamente sano, mi pare vi sia una polemica, che poi finisce per coinvolgere l'unica infrastruttura davvero vitale per il futuro, tanto da essere presa in considerazione in tutti i piani elaborati a livello europeo e mondiale.

Stiamo spendendo molto poco per le ferrovie. Sono stato nominato presidente dell'unione delle ferrovie europee ed ho potuto constatare che non c'è paese che abbia programmi così piccoli come il nostro e che non segua una politica in favore del trasporto ferroviario. Da noi la politica è in favore di tutto e finisce quindi per non essere in favore di alcunché. È necessario invece che vi sia una politica selettiva che individui e scelga gli obiettivi da realizzare.

Per quanto riguarda le infrastrutture al sud — ne parlerò in generale — vi ricordo che su di esse decide in primo

luogo il Parlamento ed il Governo. A tale riguardo vi potrebbe quindi essere un errore di prospettiva, nel senso che — ripeto — la realizzazione delle infrastrutture non è decisa dalle ferrovie ma è demandata ad una decisione governativa. Quando il Governo riduce gli investimenti da 120 mila miliardi a 40 mila, ci troviamo di fatto di fronte ad un taglio pari ad un terzo degli investimenti ferroviari. Ciò nonostante, noi stiamo facendo più investimenti di quelli previsti dal Governo perché abbiamo individuato formule finanziarie che permettono, attraverso la valorizzazione del territorio ed gli interventi di privati, di aumentare questa cifra. Con le risorse a disposizione, infatti, di investimenti se ne farebbero ben pochi! Siccome abbiamo deciso di concentrarci prima di tutto su tecnologie e materiale rotabile (che, tra l'altro, danno un ritorno più rapido) e, solo laddove sono indispensabili, sulle infrastrutture, riusciamo a mantenere i volumi di traffico... Onorevole Scalia, se lei un giorno avrà la pazienza di ascoltarci, glielo dimostreremo.

Il nostro obiettivo — mi si consenta il gioco di parole — è l'obiettivo. Noi non stiamo realizzando l'infrastruttura tanto perché ne vogliamo creare una. Per ciascun investimento prevediamo il ritorno che ne consegue, il ROI, il MOL, l'occupazione. Gli strumenti di analisi sono di difficile fruizione; tuttavia il minimo di occupazione che le ferrovie daranno all'indotto nei prossimi sei anni è computabile in 50 mila persone l'anno. Questo è il minimo perché, se si facesse un calcolo con sistemi più scientifici e corretti, arriveremmo almeno a 100 mila persone, dando così un contributo rilevante all'occupazione. Se poi consideriamo che tale contributo viene offerto attraverso investimenti che saranno in grado di aumentare la competitività del paese, la prospettiva va considerata senz'altro positivamente. Oggi — ripeto — gestiamo lo stesso volume di traffico che gestivamo prima, pur con il 30 per cento in meno di personale.

Nel sud gli investimenti sono molto cospicui. Per la prima volta siamo riusciti a convincere il Governo a farci accedere ai fondi CEE. Tuttavia è necessario stare attenti, onorevole Valensise, a stabilire quale tipo di investimenti debba essere realizzato al sud. In quella parte d'Italia l'infrastruttura, considerata come tale, già esiste; mancano invece le tecnologie ed il materiale. Con riferimento al tratto della ferrovia ionica, al quale ella ha fatto cenno, il nostro obiettivo è di ridurre il tempo di percorrenza tra Bari e Reggio Calabria da sette a quattro ore, facendo transitare quasi cento treni al giorno su quella linea, un numero cioè che è di molto superiore alla domanda attuale e a quella prevedibile.

RAFFAELE VALENSISE. È il servizio che fa la domanda! Sarebbe bene non creare cattive abitudini!

LORENZO NECCI, *Presidente dell'Ente ferrovie dello Stato.* Per fortuna, oggi la tecnologia ci sta venendo incontro. Per esempio, il nuovo materiale rotabile è eccezionalmente produttivo in termini di risultati, di qualità, di velocità, di comfort. Oggi procediamo a treni completi: essi non si devono comporre di volta in volta, ma sono rappresentati da treni diesel, pendolini, in grado di ottenere lo stesso risultato che conseguirebbe al raddoppio di una linea e capaci di una velocizzazione che qualche anno fa non ci sognavamo neppure.

Ho l'impressione che il programma complessivo delle ferrovie, se valutato in relazione al rapporto costi-benefici, all'analisi del ritorno dell'investimento e all'efficienza della produttività di paese e di sistema, sia ampiamente positivo. Debbo tuttavia ribadire che si tratta di un programma ridotto all'osso e molto spartano, che non offre molte possibilità. Tutti gli interventi che stiamo realizzando sulle linee di grande traffico sono già completi, nel senso che prevedono il massimo che si possa fare. Noi stiamo lavorando sol-

tanto per il raddoppio di quelle linee per le quali è assolutamente indispensabile un intervento di questa natura. Nella tratta tra Firenze e Milano transitano quasi 300 treni al giorno, un numero al limite della follia, della tecnologia e delle capacità di gestione! Se non realizzeremo il raddoppio delle infrastrutture nel nord Italia, dove è concentrato il vero bacino di traffico in direzione della Francia, della Germania e della Svizzera, noi avremo bloccato lo sviluppo del paese. Le nostre previsioni sono molto semplici: nel 1995-1996 sarà saturato il trasporto verso la Francia; nel 1998-2000 lo sarà quello verso la Germania ed il centro Europa. I francesi, i tedeschi e gli inglesi si sono uniti in una rete, realizzando vari interventi (il tunnel sotto La Manica, il treno veloce che collega la Spagna a Parigi, i treni che collegano Parigi a Strasburgo e Bonn). Del resto, non sono io a dovervi dire queste cose: le conoscete perfettamente. Hanno cioè costruito una rete infrastrutturale in tempi reali scavalcando totalmente l'Italia. Noi siamo un'appendice dell'Europa: o c'entriamo o non c'entriamo. Per entrarci ci vogliono infrastrutture e capacità di mobilità e di trasporto, non ci sono alternative.

Credo che, se non sarà sostenuto con estrema determinazione anche quel minimo di programma che è stato varato (il nostro è un programma minimo!) e non lo si realizzerà nel giro dei prossimi 5 o 6 anni, potremo scordarci completamente la competitività del paese. Gli altri hanno costruito già la loro competitività, la loro economia, le loro infrastrutture. L'Italia sta dietro le Alpi e «buona notte ai suonatori»! O entriamo in Europa con gli opportuni strumenti oppure no!

Avendo preso nota di tutte le domande rivoltemi, vorrei far pervenire alle Commissioni una risposta scritta, pur dichiarandomi pronto a tornare a riferire in questa sede in qualunque momento vogliate. Ritenevo che l'odierna audizione sarebbe stata incentrata sul problema delle infrastrutture e sulla questione dei

servizi in generale e non su altri temi specifici.

Ho colto tuttavia l'occasione per manifestare il nostro pensiero: bisogna puntare disperatamente a rafforzare le ferrovie. Occorre anche ridurre i costi: ma noi lo stiamo facendo, perché ridurre del 35 per cento gli occupati ed aumentare la produttività del 40 per cento rappresenta un risultato non disprezzabile, anche se non siamo ancora soddisfatti.

I risultati in favore del cliente si vedranno dal prossimo anno, perché gli investimenti richiedono tempo a tradursi nel concreto: i nuovi materiali, inoltre, arrivano adesso e le tecnologie stanno cominciando ad entrare in funzione ora. Il cliente affronta ancora una serie di problemi drammatici (le obliterate, la prenotazione, le stazioni), ma ritengo si

possa dire che essi sono ormai in fase avanzata di risoluzione.

PRESIDENTE. La ringrazio ancora, presidente Necci. Quanto abbiamo ascoltato, tornerà utile nella discussione dei documenti di bilancio. Prenderemo inoltre in considerazione il suo desiderio di essere nuovamente ascoltato, in ordine ad una serie di questioni che sono di grande interesse anche per il lavoro delle Commissioni.

La seduta termina alle 20,5.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA*

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 29 ottobre 1993.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO