

REPUBBLICA ITALIANA
COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA
SULLA DISOCCUPAZIONE

LA DISOCCUPAZIONE IN ITALIA

STUDI SPECIALI

ATTI DELLA COMMISSIONE
VOL. IV - TOMO 3

CAMERA DEI DEPUTATI - ROMA MCMLIII

PAGINA BIANCA

516 - 1 - 4 / 4 III



PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

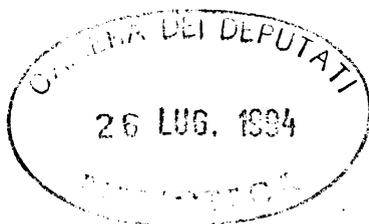
PAGINA BIANCA

REPUBBLICA ITALIANA
COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA
SULLA DISOCCUPAZIONE

LA DISOCCUPAZIONE IN ITALIA

STUDI SPECIALI

ATTI DELLA COMMISSIONE
VOL. IV - TOMO 3



CAMERA DEI DEPUTATI - ROMA MCMLIII

(167951)

**COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA
SULLA DISOCCUPAZIONE**

NOMINATA DAL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI
IL 21 GIUGNO 1952 - GAZZETTA UFFICIALE N. 142

COMPONENTI GLI ONOREVOLI DEPUTATI:

Renato CAPPUGI, Domenico COLASANTO, Pietro FADDA, Maria FEDERICI AGAMBEN, Antonio GIOLITTI, Iginò GIORDANI, Alberto GIOVANNINI, Oreste LIZZADRI, Riccardo LOMBARDI, Ruggero LOMBARDI, Clemente MAGLIETTA, Giambattista MELIS, Lorenzo NATALI, Giovanni PIERACCINI, Giuseppe RAPELLI, Armando SABATINI, Fiorentino SULLO, Corrado TERRANOVA, Roberto TREMELLONI, Carlo VENEGONI, Mario ZAGARI

UFFICIO DI PRESIDENZA:

Roberto TREMELLONI, Presidente; Oreste LIZZADRI e Giuseppe RAPELLI, vice presidenti; Antonio GIOLITTI e Fiorentino SULLO, Segretari

La collana completa degli Atti della Commissione comprende:

- VOLUME I - INDAGINI STATISTICHE**
» **II - GRUPPI DI LAVORO**
» **III - MONOGRAFIE REGIONALI**
» **IV - STUDI SPECIALI**
» **V - INTERROGATORI**

RELAZIONE GENERALE DELLA COMMISSIONE

Al Presidente della Camera dei Deputati

on. prof. Giovanni GRONCHI

ROMA

Onorevole Presidente,

nel tomo n. 3 del IV volume degli Atti dell'Inchiesta, sono raccolti i risultati del lavoro condotto per accertare la ripartizione dell'occupazione umana nel campo dell'industria e dei servizi. Mentre fu affidato al tomo n. 2 del vol. I (indagini statistiche), ed al tomo n. 3 del vol. II (Gruppi di lavoro) il compito di presentare le indagini per ciò che riflette l'agricoltura, nel presente libro si volle invece dar conto dell'importanza storica ed attuale del fenomeno dell'occupazione nel vasto settore industriale italiano, tentando di indagarne le mutevoli vicende e possibilmente di accettarne i ritmi passati onde siano di riferimento per ogni fondata previsione del futuro immediato. La qual cosa ha importanza crescente per l'orientamento professionale e per gli indirizzi della formazione professionale.

La Commissione d'Inchiesta sollecitò anzitutto, attraverso appositi questionari (che vengono qui riprodotti), tutte le organizzazioni sindacali italiane ad offrire il loro contributo di documentazione e di esperienza: un riassunto di tali risposte è opera del dr. Francesco Accardo. Non è inutile rilevare che alcune organizzazioni sindacali hanno presentato memorie di notevole valore;

ma sarebbe tacere una parte della verità se non si aggiungesse che molte hanno inspiegabilmente mancato all'appello e la Commissione se ne duole sinceramente. Comunque, emerge dalle risposte pervenute un quadro vivo e documentato delle condizioni di occupabilità nelle varie industrie, e talvolta ciò consente di dare uno sguardo alle prospettive, sceverando industrie in via di espansione da quelle ormai stabilizzate e « sature » di mano d'opera.

Indagini in tal senso dovrebbero essere ripetute periodicamente, e gioverebbero non soltanto ad una conoscenza più precisa del panorama dell'attività umana nel Paese, ma altresì a possibili indirizzi di orientamento per i pubblici ed i privati amministratori. Sembra essenziale che le organizzazioni sindacali di prestatori d'opera migliorino la loro documentazione, a tal fine ; e che, in ogni caso, il costituendo Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro possa intraprendere queste sistematiche osservazioni.

Fondamentale necessità apparve quella di fornire poi un quadro storico dello sviluppo dell'occupazione per i grandi settori della attività economica italiana. La ricerca, per l'ultimo mezzo secolo, fu compiuta dal dr. Coppola D'Anna sui dati dei censimenti demografici ed economici : le conclusioni sono importanti per un giudizio sul saggio di incremento che si ebbe, nelle differenti industrie, per le opportunità di lavoro e quindi per la richiesta di mano d'opera.

Ma una « storia » di queste vicende, industria per industria, apparve di somma utilità, onde l'indagine approfondisse i motivi dell'espansione o del regresso di ciascun ramo produttivo. Molte furono le ricerche a tal fine condotte per cura dell'ISE nell'ambito degli studi effettuati per accertare i riflessi del progresso tecnologico sulla occupazione, come già accennato nella « premessa » alla relazione dell'apposito Gruppo di lavoro, pubblicata nel tomo 3 vol. II degli Atti. Dei diversi studi condotti in argomento si prescelsero per la pubblicazione quelli più indicativi o più approfonditi o riflettenti alcuni rami tra i più importanti dell'industria manifatturiera, delle miniere e dell'edilizia.

A tali studi si accompagnano nella pubblicazione quello del dott. Fazio su quell'importante fonte di occupazione diretta e indiretta che è il turismo, e in particolare l'attrezzatura ricettiva; quello del dott. Vito Dante Flore sulla vasta gamma delle industrie del mare, integrato da una breve memoria sullo stesso tema, redatta dalla Accademia di Marina Mercantile; quello del prof. Trevisani sullo sviluppo e sulle prospettive dell'attività e dell'occupazione nei trasporti su rotaia o su strada; ed infine quello del prof. A. M. Morgantini sull'occupazione nelle amministrazioni statali e in genere negli enti pubblici. Completa il panorama uno studio di carattere giuridico, oltrechè economico, del prof. Mazzoni sugli aspetti talora fisiologici e talora anche patologici di quelle tutt'altro che trascurabili attività le quali, invece che svolgersi nello stabilimento od opificio, vengono affidate al lavoro a domicilio.

Due altri lavori comprende il presente tomo, uno sulla struttura del costo del lavoro nell'industria e i suoi riflessi sull'occupazione (dovuto al prof. Pierfrancesco Bandettini) e uno sull'influenza del sistema della previdenza sociale sull'occupazione (prof. Aldo Scotto). E' inutile aggiungere, anche qui, che la Commissione ha consentito piena libertà di giudizio agli autori delle ricerche, ma che appunto perciò tali opinioni non possono necessariamente essere assunte come quelle del Collegio inquirente.

Il Presidente della Commissione Parlamentare d'Inchiesta
sulla disoccupazione

ROBERTO TREMELLONI

Roma, 26 Marzo 1953

PAGINA BIANCA

INDICE GENERALE

PAGINA BIANCA

INDICE GENERALE

FRANCESCO ACCARDO - Sintesi delle risposte delle associazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori ai questionari diramati dalla Commissione Parlamentare	Pag. 1
CAPITOLO I - Oggetto e testo dei questionari diramati	» 5
1. Scopo della richiesta della Commissione parlamentare. — 2. Testo della lettera indirizzata alle organizzazioni confederali. — 3. Testo del questionario per le Associazioni nazionali di categoria dei datori di lavoro. — 4. Testo del questionario per le Associazioni nazionali di categoria dei lavoratori.	
CAPITOLO II - Relazioni delle associazioni confederali	» 14
5. Oggetto della richiesta e risposte pervenute. — 6. Settori del Credito e delle Assicurazioni. — 7. Relazione della Confederazione Generale del Commercio. — 8. Aspetti comuni rilevati dalle Confederazioni Generali dell'Agricoltura e dell'Industria. — 9. Aspetti particolari del settore industriale. — 10. L'occupazione in agricoltura vista dalla Confederazione Generale. — 11. La disoccupazione in agricoltura nel quadro dell'economia generale del Paese. — 12. Contratti agrari e riforma fondiaria. — 13. Rimedi diretti ed indiretti - Imponibile di mano d'opera ; cantieri di rimboschimento e di lavoro ; orario di lavoro ; sblocco dei contratti agrari ; alleggerimento oneri fiscali e sociali.	
CAPITOLO III - Relazioni delle associazioni nazionali di categoria dei datori di lavoro	» 22
14. Oggetto del questionario e risposte pervenute. — 15. Aspetti generali comuni rilevati nelle relazioni riguardanti i settori industriali - Aumento dell'occupazione rispetto all'anteguerra ; tendenze a breve scadenza ; problemi di mercato ; problema degli alti costi del lavoro. — 16. Aspetti generali comuni ad altri settori - Aumento dell'occupazione e rapporto con l'aumento dell'attività produttiva. — 19. Prospettive per il prossimo futuro. — 20. Aspetti della stagionalità del lavoro. — 21. Produttività del lavoro e costo del lavoro. — 22. Struttura qualitativa del personale nelle aziende. — 23. Rapporti tra costi del lavoro e costi di produzione. — 24. Orari di lavoro e loro influenza nell'occupazione. — Formazione professionale dei lavoratori ed influenza nell'occupazione. — 26. Organizzazione del collocamento e riflessi nell'occupazione. — 27. Problemi particolari dell'Artigianato. — 28. Problemi di organizzazione aziendale ed orientamenti di politica economica e loro riflessi nelle possibilità di sviluppo dell'occupazione.	

CAPITOLO IV – Le relazioni delle associazioni sindacali di categoria dei lavoratori.	Pag. 44
29. Il questionario alle Associazioni Sindacali di categoria dei lavoratori. — 30. Aspetti generali del problema dell'occupazione e della disoccupazione rilevati nelle relazioni. — 31. Valutazione dell'attuale situazione anche in confronto al 1938. — 32. Cause principali delle variazioni in aumento della disoccupazione. — 33. Riflessi sull'occupazione delle discipline del lavoro : collocamento, retribuzioni, orari di lavoro. — 34. Occupazione delle donne, degli anziani, dei minori - Problema dell'apprendistato e della istruzione tecnica e professionale. — 35. Considerazioni su una politica produttiva per una maggior occupazione.	
FRANCESCO COPPOLA D'ANNA - Lo sviluppo della popolazione addetta ad attività non agricole nell'ultimo cinquantennio . .	» 51
CAPITOLO UNICO	» 53
1. Linee evolutive dell'occupazione delle forze di lavoro italiane in confronto allo sviluppo complessivo della popolazione nell'ultimo cinquantennio. — 2. Limitato sviluppo della popolazione attiva addetta alle attività primarie. — 3. Lo sviluppo delle industrie manifatturiere e le difficoltà che esso ha incontrato in Italia. — 4. La popolazione industriale italiana dal 1911 al 1951. — 5. Comportamento dei vari rami d'industria. — 6. Le variazioni della popolazione industriale nell'ultimo periodo intercensimentale. — 7. Considerazioni conclusive.	
Aspetti e problemi della occupazione e della produzione in alcune industrie	» 77
NOTA INTRODUTTIVA	» 79
ERNESTO CIANCI – L'occupazione operaia nelle miniere e nelle cave	» 81
1. Scopo dell'indagine. — 2. Fonti. — 3. Dati generali sull'occupazione operaia. — 4. Andamento dell'occupazione operaia complessiva negli ultimi sessant'anni. — 5. Ore di lavoro. — 6. Combustibili fossili. — 7. Zolfo. — 8. Piombo e zinco. — 9. Marmo. — 10. Pirite. — 11. Occupazione operaia in sotterraneo e a giorno. — 12. Occupazione dei minori di quindici anni. — 13. Occupazione femminile. — 14. Progresso tecnico. — 15. Limiti delle possibilità di meccanizzazione. — 16. Influenza dei progressi della tecnica sull'occupazione operaia. — 17. Situazione attuale e prospettive.	

BRUNO CALABI - L'Industria siderurgica. Pag. 111

1. Origini dell'industria. — 2. L'andamento produttivo nell'ultimo trentennio, la struttura delle attrezzature e i progressi tecnici. — 3. Carattere degli stabilimenti e distribuzione territoriale. — 4. Finanziamenti. — 5. Scambi con l'estero. — 6. Occupazione operaia e sua composizione. — 7. I problemi della produttività e della formazione professionale.

SALVATORE PETROLI - L'Industria meccanica » 127

1. Origini dell'industria meccanica. — 2. Influenza sul suo sviluppo delle due guerre mondiali. — 3. Importanza attuale dell'industria meccanica nell'economia italiana. — 4. L'occupazione. — 5. Distribuzione della manodopera nelle principali regioni. — 6. Accentuato progresso tecnico. — 7. L'esportazione. — 8. L'aumento delle importazioni per effetto della liberalizzazione degli scambi. — 9. Effetti negativi sulla produttività delle aziende. — 10. La produttività della manodopera e l'occupazione delle maestranze femminili. — 11. Il costo della manodopera. — 12. Orari di lavoro. — 13. Gli specializzati, il blocco dei licenziamenti e il funzionamento degli uffici di collocamento. — 14. Principali problemi dell'industria meccanica e condizioni per uno sviluppo della produzione e dell'occupazione di mano d'opera.

FRANCO GARINO - CANINA L'Industria tessile » 143

1. Premessa. — 2. *Industria cotoniera*: origini, distribuzione geografica degli stabilimenti, sviluppo storico. — 3. Capacità produttiva, progresso tecnico e occupazione operaia. — 4. *Industria laniera*: origini, sviluppo e distribuzione geografica degli stabilimenti. — 5. Incremento degli impianti e capacità produttiva. — 6. Entità della manodopera. — 7. Alcune conclusioni. — 8. *Industria lino-canapiera*: origini e sviluppo storico. — 9. Localizzazione degli impianti e struttura produttiva. — 10. Il processo di rimodernamento tecnico. — 11. L'impiego di manodopera. — 12. *Industria jutiera*: origini e sviluppo. — 13. Localizzazione, espansione degli impianti e miglioramento tecnico. — 14. Potenzialità produttiva dell'industria e occupazione di manodopera. — 15. *Industria serica*: brevi considerazioni generali. — 16. Il settore della trattura. — 17. Il settore della torcitura. — 18. Il settore della tessitura. — 19. *L'industria delle fibre tessili artificiali*: origini e sviluppo. — 20. La potenzialità degli impianti. — 21. Caratteristiche tecniche e occupazione operaia. — 22. I prezzi. — 23. Prospettive future.

FRANCO FEROLDI - L'Industria edilizia » 171

1. Le dimensioni attuali dell'occupazione nell'industria edilizia quasi uguali all'anteguerra. — 2. Stesse caratteristiche tecnologiche. — 3. Stessa tendenziale saturazione del mercato. — 4. Aspetti parti-

colari del periodo attuale. Eccezionalità della domanda, come dimensioni, nel settore degli edifici ad uso abitazione. — 5. Orientamenti nell'offerta sempre nel settore degli edifici ad uso abitazione. — 6. Il ritmo di incremento delle nuove costruzioni. — 7. L'attrezzatura produttiva delle imprese. — 8. Il costo di costruzione e il prezzo della area. — 9. I margini di utili nella vendita e nei canoni di affitto. — 10. Il problema del credito. — 11. Edilizia industriale ed edilizia pubblica.

VITO DANTE FLORE - Occupazione e disoccupazione nelle industrie di mare Pag. 179

PREMESSA - Oggetto, metodo e fini dell'indagine » 183

1. Carattere specifico delle professioni marittime. — 2. Gente di mare addetta al traffico. — 3. Gente di mare addetta alla pesca. — 4. Lavoratori dei porti. — 5. Categorie secondarie di persone addette al servizio dei porti. — 6. Gli strumenti di indagine per la gente di mare. — 7. Continua, per la pesca. — 8. Continua per i lavoratori portuali. — 9. Disegno dell'indagine. — 10-11. Censimenti della gente di mare nell'anteguerra. — 12. Censimento della pesca. — 13. Dati integrativi sui lavoratori portuali al 1938.

PARTE PRIMA

CAPITOLO I - Natura giuridica, caratteri, classificazioni, regolamentazione e collocamento del personale marittimo » 197

14. Importanza e regolamentazione della professione marittima. — 15. Classificazione della gente di mare. — 16. Aspetti pubblicistici e privatistici della professione. — 17. L'iscrizione nelle matricole. — 18. Natura giuridica dell'iscrizione. — 19. Titoli professionali. — 20. Uffici di collocamento. — 21. L'avvicendamento. — 22. Contenuto del contratto di arruolamenti.

CAPITOLO II - Entità e caratteri della occupazione e della disoccupazione del personale marittimo » 205

23. Presentazione della indagine statistica. — 24. Personale iscritto nelle matricole. — 25. Rapporti tra immatricolazione e leva del mare. — 26. Distribuzione geografica degli iscritti. — 27. Rapporto tra marittimi e tonnellaggio iscritto nei vari compartimenti. — 28. Scarsa rappresentatività del rapporto precedente. — 29. Disparità di impiego fra grande e piccolo traffico. — 30. Iscritti ai turni di collocamento. — 31. Sbarchi e imbarchi attraverso gli u. d. c. — 32. Provenienza degli iscritti. — 33. I marittimi imbarcati sulle navi da traffico. — 34. I marittimi controllati dalle Casse Marittime. — 35. Marittimi imbarcati per la pesca di altura. — 36. La disoccupazione. — 37. Dinamica degli imbarchi per specialità. — 38. Fenomeni che attenuano la disoccupazione - Premi attesa imbarco. — 39. Marittimi imbarcati su navi estere.

CAPITOLO III – Limitazioni e correttivi riguardanti l’offerta di lavoro e possibilità di incremento dell’occupazione dei marittimi Pag. 227

40. Il problema dell’avvicendamento nel dopoguerra. — 41. La riapertura delle matricole. — 42. Il problema degli specialisti e degli anziani. — 43. L’aumento del tonnellaggio e l’aumento dell’occupazione. — 44. L’aumento delle tabelle di armamento. — 45. L’imbarco degli allievi di coperta. — 46. L’imbarco su navi estere.

PARTE SECONDA

CAPITOLO I – Disciplina della professione di pescatore » 233

47. Personale addetto alla pesca. — 48. Sistemi di retribuzione.

CAPITOLO II – Occupazione, disoccupazione e sotto-occupazione degli addetti alla pesca » 235

49. Complessità della pesca dal punto di vista sociale. — 50. Durata del periodo di attività. — 51. Distribuzione geografica degli addetti. — 52. Distribuzione del naviglio meccanizzato e della produzione. — 53. Valutazione numerica degli addetti e loro redditi. — 54. Disoccupazione e sottoccupazione. — 55. Il movimento cooperativistico. — 56. Possibilità di aumento della produzione. — 57. Miglioramento dell’organizzazione dei mercati e l’aumento del consumo. — 58. Conclusioni. — 59. La pesca del tonno. — 60. Industria conserviera. — 61. Industria della salagione.

PARTE TERZA

CAPITOLO I – Disciplina del lavoro portuale » 250

62. Il lavoro portuale in genere. — 63. Casualità ed irregolarità. — 64. I ruoli chiusi dei lavoratori. — 65. I lavoratori occasionali. — 66. Elementi determinanti delle retribuzioni dei lavoratori portuali. — 67. L’intervento della pubblica amministrazione. — 68. Salario di garanzia o integrazione salariale. — 69. Esposizione per sommi capi della legislazione italiana. — 70. Le tariffe per il lavoro portuale.

CAPITOLO II – Occupazione, disoccupazione e sotto-occupazione dei lavoratori portuali » 257

71. Dati sulle retribuzioni dei lavoratori portuali. — 72. Insufficienti retribuzioni e disoccupazione. — 73. Mezzi per correggere la sottoccupazione e la disoccupazione delle maestranze. — 74. Fatti che attenuano i precedenti inconvenienti. — 75. Condizioni dei lavoratori portuali nei confronti delle altre categorie, e tendenze evolutive nella professione.

PARTE QUARTA

CAPITOLO I - Il trattamento previdenziale per le tre categorie di marittimi	Pag. 263
<p>76. Trattamento previdenziale e assistenziale. — 77. Per gli addetti al traffico marittimo. — 78. Per gli addetti alla pesca. — 79. Per i lavoratori dei porti.</p>	
CAPITOLO II - Conclusioni e proposte	» 268
<p>80. Per un rigoroso ordinamento dei turni ed una specializzazione professionale per i marittimi. — 81. Sottoccupazione per gli addetti alla pesca. — 82. Regolamento del lavoro occasionale per i portuali. — 83. Coordinamento fra i servizi amministrativi del lavoro in genere, marittimo e portuale.</p>	
BIBLIOGRAFIA.	» 270
ACCADEMIA DI MARINA MERCANTILE - Considerazioni sulla disoccupazione nel campo marittimo	» 271
CAPITOLO UNICO	» 273
<p>1. Rami di produzione. — 2. Industria delle costruzioni e delle riparazioni navali. — 3. Industria della navigazione. — 4. Industria della pesca e industrie complementari. — 5. Servizi portuali. — Appendice: Note sulle costruzioni navali.</p>	
RENATO TREVISANI - Occupazione e disoccupazione nel settore dei trasporti interni	» 287
CAPITOLO I - Oggetto e limiti dell'indagine	» 291
<p>1. Diversità dimensionale delle imprese di trasporto e disparità del loro regime giuridico. — 2. Rilevazioni statistiche sull'occupazione. — 3. Rilevazioni statistiche sulla disoccupazione.</p>	

CAPITOLO II - Consistenza e ripartizione della mano d'opera nei trasporti interni	Pag. 295
<p>4. Ferrovie dello Stato. — 5. Ferrotramvie in concessione. — 6. Trasporti automobilistici extraurbani. — 7. Trasporti urbani. — 8. Navigazione interna. — 9. Altri trasporti pubblici in concessione. — 10. Trasporti non in concessione governativa.</p>	
CAPITOLO III - Prospettive della occupazione nei trasporti interni »	306
<p>11. Trasporti e occupazione. — 12. Trasporti ferroviari. — 13. Trasporti su strada. — 14. Navigazione interna. — 15. Concorrenza e coordinamento. — 16. I trasporti e la cooperazione europea.</p>	
CAPITOLO IV - Collocamento e formazione professionale nei trasporti interni	» 323
<p>17. L'assunzione del personale. — 18. Formazione e selezione professionale. — 19. Conclusioni generali.</p>	
FRANCO FAZIO - L'occupazione nel settore alberghiero e sue prospettive	» 329
CAPITOLO I - Problemi generali dello sviluppo delle attività turistiche	» 333
<p>1. Attività che rendono possibile o sono dirette a promuovere il turismo. — 2. Composizione per sesso e per categorie professionali del personale addetto all'industria alberghiera. — 3. Consistenza e caratteristiche degli esercizi alberghieri secondo la categoria. — 4. Sviluppo dell'industria alberghiera dal 1949 al 1952. — 5. Le attuali prospettive dell'industria alberghiera. — 6. Evoluzione del turismo e trasformazione dell'industria. — 7. Organismi con fine sociale o non direttamente economico. — 8. La propaganda come fattore di sviluppo delle attività turistiche.</p>	
CAPITOLO II - Problemi particolari in rapporto alle esigenze delle attività turistiche	» 345
<p>9. Le esigenze del movimento annuale e quelle del movimento stagionale. — 10. Le esigenze del movimento stagionale. — 11. Dimensione della attrezzatura ricettiva esclusivamente stagionale. — 12. Possibilità di ampliare il periodo stagionale. — 13. Ampliamento dei periodi stagionali in rapporto al turismo interno e al turismo estero.</p>	

XVIII

CAPITOLO III – Problemi attuali della occupazione nel settore alberghiero.	Pag. 349
14. L'attuale disciplina del collocamento e le proposte di riforma. — 15. Le scuole professionali. — 16. Conclusione.	
APPENDICE A – I trasporti	» 352
APPENDICE B – I pubblici esercizi	» 353
APPENDICE C – Altre forme di ospitalità	» 354
ADOLFO MARIO MORGANTINI - L'occupazione alle dipendenze delle Amministrazioni dello Stato e degli Enti pubblici.	» 357
PREMESSA	» 361
1. Dati storici. — 2. Difficoltà di una determinazione quantitativa della disoccupazione della categoria. — 3. Il « volume di occupazione dipendente dallo Stato e dagli Enti pubblici. — 4. Scopo della indagine.	
CAPITOLO I – Serie storiche dei dati e confronti con la popolazione	» 364
5. Ricerca di impieghi più sicuri. — 6. Assorbimento progressivo di impiegati nelle amministrazioni statali. — 7. Ricerca dei dati riguardanti gli impiegati statali e di enti locali. — 8. Dati ricavati dagli iscritti all'INADEL. — 9. Dati ricavati dagli iscritti all'ENPDEP.	
CAPITOLO II – La distribuzione territoriale in confronto con la popolazione.	» 370
10. Sommara distribuzione territoriale dei dipendenti in servizio. — 11. Distribuzione degli impiegati nelle diverse regioni d'Italia.	
CAPITOLO III – Principali cause che hanno accresciuto l'occupazione nelle amministrazioni dello Stato e degli Enti pubblici	» 376
12. L'occupazione nei ministeri. — 13. Accrescimento del numero degli impiegati. — 14. Accrescimento del personale nei vari ministeri. — 15. Alcuni confronti di dati. — 16. Cause dell'accresciuta occupazione nei vari uffici. — 17. L'occupazione nelle aziende autonome dello Stato. — 18. L'occupazione presso gli enti locali. — 19. L'occupazione presso gli enti di diritto pubblico. — 20. Dati raccolti presso i diversi enti pubblici.	

CAPITOLO IV - Le piramidi delle gerarchie statali Pag. 397

21. Il « ricambio gerarchico » : aumento e contrazioni nei vari gradi e per le diverse categorie.

CAPITOLO V - La distribuzione per età, sesso e stato civile. . . » 404

22. Premessa. — 23. Dati attinti all'INADEL e all'ENPDEP. — 24. Dati riguardanti lo stato civile dei dipendenti dello Stato.

CAPITOLO VI - Il carico familiare » 409

25. Il carico familiare dei dipendenti delle singole Amministrazioni e categorie. — 26. Le modificazioni del gravame familiare del territorio.

CAPITOLO VII - Quante persone traggono i mezzi di sussistenza dagli impieghi nelle amministrazioni pubbliche, e loro reddito » 415

27. Considerazioni generali. — 28. Computo del reddito complessivo e medio dei dipendenti delle pubbliche amministrazioni.

CONCLUSIONE » 421

29. Riassunto e considerazioni di natura previsiva.

GIULIANO MAZZONI - Il lavoro a domicilio nei suoi fondamentali aspetti giuridici ed economici. » 427

CAPITOLO UNICO » 429

1. Posizione del problema giuridico. — 2. Disposizioni legislative. — 3. Caratteristiche giuridiche del lavoro a domicilio. — 4. Lavoro a domicilio e artigianato. — 5. La definizione del « lavorante a domicilio » secondo i rilievi statistici. — 6. La determinazione statistica della professione. — 7. Il numero dei « lavoranti a domicilio » secondo il censimento del 1936. — 8. Il costo dei lavoratori a domicilio. — 9. Aspetti patologici del lavoro a domicilio. — 10. Rimedi proposti e progetti legislativi. — 11. Lavoratori a domicilio e la disciplina del collocamento.

PIERFRANCESCO BANDETTINI - La struttura del costo del lavoro nell'industria e suoi riflessi sulla occupazione	Pag. 447
CAPITOLO I - Cenni introduttivi	» 451
1. Oggetto dell'indagine. — 2. Il concetto di costo del lavoro e il suo computo statistico.	
CAPITOLO II - La dinamica del costo del lavoro e le modificazioni verificatesi nella sua struttura	» 454
3. La dinamica del costo di lavoro. — 4. La struttura del costo del lavoro a talune date particolari.	
CAPITOLO III - Aspetti del costo del lavoro in relazione alle modificazioni intervenute nella sua struttura	» 462
5. Il livellamento del costo secondo le caratteristiche del lavoro e del lavoratore. — 6. La variabilità territoriale del costo di lavoro. — 7. Il costo di lavoro in relazione ai diversi orari di lavoro.	
CAPITOLO IV - Qualche induzione circa gli effetti della struttura del costo del lavoro sul grado di occupazione.	» 473
8. Relazione fra il prezzo del lavoro e disoccupazione. — 9. Necessità di sviluppare una disciplina salariale con più adeguate differenziazioni secondo la qualità della mano d'opera.	
BIBLIOGRAFIA.	» 475
ALDO SCOTTO - Influenza sulle occupazioni del sistema della Previdenza sociale (Con particolare considerazione al sistema dei contributi)	» 479
CAPITOLO UNICO	» 481
1. Premessa. — 2. Dati statistici. — 3. Attuale assetto dei contributi sociali. — 4. Caratteri generali del sistema dei contributi sociali. — 5. L'influenza sull'occupazione dei contributi giuridicamente a carico dei lavoratori. — 6. L'influenza sull'occupazione dei contributi giuridicamente a carico dei datori di lavoro. — 7. Conclusioni sugli effetti esercitati sull'occupazione dai contributi sociali e conseguenze pratiche. — 8. La sostituzione dei contributi con imposte. — 9. La ripartizione degli oneri sociali fra agricoltura e industria. — 10. Influenza comparativa sulla disoccupazione dei sistemi previdenziali di capitalizzazione o di ripartizione. — 11. Il sistema degli assegni familiari. — 12. Conclusione.	
BIBLIOGRAFIA	» 509

FRANCESCO ACCARDO

**SINTESI DELLE RISPOSTE DELLE ASSOCIAZIONI SINDACALI
DEI DATORI DI LAVORO E DEI LAVORATORI AI QUESTIONARI
DIRAMATI DALLA COMMISSIONE PARLAMENTARE**

PAGINA BIANCA

I N D I C E

	PAG.
CAP. I — Oggetto e testo dei questionari diramati	5
» II — Le relazioni delle Associazioni confederali	14
» III — Le relazioni delle Associazioni nazionali di categoria dei datori di lavoro	22
» IV — Le relazioni delle Associazioni sindacali di categoria dei lavoratori .	44

PAGINA BIANCA

CAPITOLO I

OGGETTO E TESTO DEI QUESTIONARI DIRAMATI

1. Scopo della richiesta della Commissione parlamentare.— 2. Testo della lettera indirizzata alle organizzazioni confederali. — 3. Testo del questionario per le Associazioni nazionali di categoria dei datori di lavoro. — 4. Testo del questionario per le Associazioni nazionali di categoria dei lavoratori.

1. — La Commissione parlamentare d'inchiesta sulla disoccupazione ha ritenuto necessario acquisire una documentazione, il più possibile completa, sulla politica seguita nel dopoguerra dalle Organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori in relazione ai problemi della occupazione e della disoccupazione; ha ritenuto inoltre utile ed opportuno poter disporre di una illustrazione dei vari aspetti del fenomeno visto nei singoli settori produttivi dalle Organizzazioni stesse, unitamente alla loro valutazione dei problemi, delle cause e degli effetti della disoccupazione, e degli orientamenti seguiti od auspicati per provocare una maggiore occupazione.

A tal fine la Commissione ha inviato :

a) in data 3 settembre 1952 la richiesta di una relazione generale alle tre Associazioni Confederali dei lavoratori (C. G. I. L.-C. I. S. L.-U. I. L.), ed alle cinque Associazioni Confederali dei datori di lavoro (Confederazione Generale dell'Agricoltura Italiana — Confederazione Generale Italiana del Commercio — Confederazione Generale dell'Industria Italiana — Associazione Sindacale delle Aziende del Credito — Associazione Nazionale delle Aziende Assicuratrici);

b) in data 23 ottobre 1952 un questionario alle Associazioni nazionali di categoria dei datori di lavoro;

c) in data 31 ottobre 1952 un questionario alle Associazioni nazionali di categoria dei lavoratori.

La ristrettezza dei termini di tempo non ha consentito di disporre delle risposte complete di tutte le Associazioni interpellate; il numero delle risposte pervenute e l'ampiezza delle esposizioni e delle informazioni e valutazioni, permettono tuttavia di avere un quadro sufficientemente rappresentativo del fenomeno, come è stato visto dalle Associazioni stesse.

La sintesi che segue ha lo scopo di permettere appunto di abbracciare in un panorama complessivo i motivi principali sviluppati nelle risposte, sopra-

tutto quelli riconducibili ad inquadramenti generali comuni di massima a tutte le categorie.

2. — Si riporta di seguito il testo della lettera indirizzata, in data 3 settembre, alle Associazioni confederali. Il testo riprodotto è quello della lettera indirizzata alle Organizzazioni dei lavoratori: fra parentesi sono indicate le varianti del testo indirizzato alle Organizzazioni dei datori di lavoro.

1. — *La Commissione parlamentare di inchiesta sulla disoccupazione, nel quadro degli studi promossi per ottenere una ordinata documentazione degli aspetti economici, statistici, sociali, giuridici ed amministrativi del fenomeno, intende acquisire una documentazione completa ed elaborata sulla politica seguita nel dopoguerra dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori e dei datori di lavoro in relazione ai problemi della occupazione e della disoccupazione.*

2. — *A tal fine, nell'intento di ottenere una documentazione che nel modo più completo ed ineccepibile illustri il punto di vista delle parti interessate, la Commissione invita le Organizzazioni in indirizzo, così come con lettera in pari data viene richiesto alle Organizzazioni dei datori di lavoro (dei lavoratori), a voler compilare una memoria che illustri la politica da esse condotta in materia, corredata dai documenti che tale politica hanno reso manifesta, e che esponga altresì se del caso, gli ostacoli che si ritenga di aver incontrato ai fini della sua realizzazione.*

La memoria dovrebbe pervenire alla Commissione d'inchiesta non oltre il 15 ottobre p. v.

3. — *Si confida che tale richiesta, per i motivi dai quali viene ispirata, sarà tenuta nella debita considerazione dalle Organizzazioni sindacali, le quali vorranno portare anche in tal modo il loro contributo al lavoro della Commissione di inchiesta.*

In tale fiducia, si fa riserva di ulteriori contatti per delineare nel modo migliore la struttura della memoria in oggetto, la quale per esigenze inerenti alla attività della Commissione d'inchiesta, dovrebbe essere unica per le Organizzazioni in indirizzo, come unica dovrebbe essere quella che sarà redatta dalle Organizzazioni dei datori di lavoro (dei lavoratori).

4. — *In tali contatti potrà altresì essere esaminato il metodo con il quale possa eventualmente essere tracciato per dette memorie, dell'una e dell'altra parte, uno schema comune, affinché i temi di esposizione possano procedere su linee parallele; se del caso potrà altresì essere esaminata la possibilità di uno scambio, tramite la Segreteria tecnica della Commissione, delle memorie dell'una e dell'altra parte, affinché nelle memorie dell'una parte possano essere addotte quelle ulteriori considerazioni che il testo della controparte potrà suggerire.*

3. — Mentre la lettera di cui al precedente paragrafo aveva lo scopo di ottenere dalle Organizzazioni confederali una visione di sintesi della politica seguita nel campo della occupazione e della disoccupazione, con gli appositi questionari successivamente diramati alle Associazioni nazionali di categoria si mirava ad ottenere notizie dirette sui problemi attinenti ai singoli settori di produzione, con particolare riguardo agli eventuali sviluppi già acquisiti ed a quelli presumibili della occupazione.

È infatti da tener presente che contemporaneamente, nello svolgimento degli interrogatori da parte degli appositi Collegi della Commissione parlamentare nelle varie, più importanti, località, venivano interrogati i rappresentanti delle Associazioni sindacali territoriali; mediante tali interrogatori peraltro non si poteva soddisfare l'esigenza di ottenere la diretta partecipazione all'Inchiesta delle Associazioni nazionali di categoria, nei confronti delle quali pertanto si è provveduto alla raccolta di elementi a mezzo di appositi questionari.

Nel riprodurre qui di seguito il testo del questionario diramato alle Associazioni nazionali dei datori di lavoro, è da tener presente che, come segnalato nella lettera di trasmissione alle medesime Associazioni, il contenuto del questionario stesso risulta predisposto con riferimento alle questioni fondamentali ed ai problemi di maggiore importanza, quantitativi e qualitativi sui quali la Commissione ha desiderato documentarsi, non potendosi tener conto delle condizioni e delle caratteristiche dei settori specifici; si rendeva pertanto necessario che nelle risposte le Associazioni adattassero opportunamente, ove necessario, la impostazione del problema alle caratteristiche di ciascun settore ritenevasi di dover illustrare.

Va precisato infine anche che il questionario venne trasmesso alle singole Associazioni sindacali dei datori di lavoro dell'industria, mentre per quelle del commercio e dell'agricoltura l'invio ebbe luogo direttamente alle Confederazioni, affinché esse provvedessero a diramare il questionario stesso alle Associazioni di categoria più interessate ai problemi trattati.

Il questionario venne inoltre diramato anche alle Associazioni sindacali delle Aziende di credito, delle imprese assicuratrici, dell'artigianato, degli armatori, della municipalizzazione, degli autoservizi in concessione ed alla Confederazione Nazionale delle piccole industrie.

Ecco il testo del questionario :

QUESTIONARIO PER LE ASSOCIAZIONI NAZIONALI DI CATEGORIA DEI DATORI DI LAVORO.

Premesso che la Commissione Parlamentare interrogherà le Presidenze delle principali Confederazioni degli imprenditori sulle questioni di carattere generale attinenti alle finalità dell'Inchiesta, il presente questionario è diretto alle Associa-

zioni di categoria allo scopo di avere particolari elementi sulla situazione della occupazione e della disoccupazione nei singoli settori produttivi.

I

1. — a) *L'occupazione di lavoratori registra oggi, rispetto al periodo prebellico, nella vostra categoria, o nei singoli rami di attività rappresentati da codesta Associazione, un aumento od una diminuzione?*

b) *Potete fornire una statistica, od una stima, di detta occupazione per il periodo 1938-1952?*

c) *A quali fattori di carattere generale o specifico viene attribuito tale andamento della occupazione?*

2. — a) *Esiste, nel periodo in esame, una spiccata tendenza all'aumento o alla diminuzione dell'occupazione in determinati rami, o produzioni, o lavorazioni facenti parte della categoria? (Si prega cioè di segnalare quali attività nel dopoguerra abbiano registrato un deciso orientamento verso l'espansione della occupazione e quali un chiaro processo di saturazione, involuzione o di regresso).*

b) *Tali andamenti trovano la loro origine in fattori di ordine tecnico, economico o sociale anche di più lontana origine?*

c) *Siete in grado di segnalare per dette attività quali prospettive possano formularsi per l'immediato prossimo futuro?*

3. — a) *Ritenete che, la produttività del lavoro sia aumentata in misura minore o maggiore rispetto al cresciuto costo — in termini reali — della mano d'opera?*

b) *Ritenete nel primo caso che l'insufficiente accrescimento della produttività del lavoro abbia influito, ed in quale misura a limitare lo sviluppo dell'occupazione nel vostro ramo d'industria?*

c) *Oppure, nel secondo caso, che si siano verificate possibilità di aumento dell'occupazione in relazione all'elasticità della domanda?*

d) *Potete fornire delle cifre che valgano a far luce sui rapporti che intercorrono fra produttività ed occupazione?*

4. — a) *Nella vostra categoria vi sono attività, o particolari rami o lavorazioni, che presentano oscillazioni stagionali dell'occupazione?*

b) *Nel caso affermativo, potete fornire elementi sulla durata e sull'intensità di tali oscillazioni, o comunque sull'entità del fenomeno nel vostro settore?*

c) *Esiste la possibilità o sono stati fatti tentativi per attenuare dette oscillazioni stagionali, sia ai fini produttivi che a quelli dell'occupazione, o comunque per impedire o minimizzare gli inconvenienti di ordine generale da esse derivanti?*

II

5. — a) *Potete segnalare se nell'ultimo decennio o quinquennio si sono verificati sostanziali mutamenti nella struttura qualitativa del personale dipendente nelle aziende della categoria? (In particolare per ciò che concerne i rapporti di composizione fra personale maschile e personale femminile, fra minori e adulti, fra impiegati ed operai, fra operai specializzati o qualificati e manovalanza).*

b) *Potreste segnalarci alcuni dati statistici, che documentino o illustrino il fenomeno eventualmente verificatosi, o comunque la situazione di fatto esistente?*

6. — a) *A quali cause generali o particolari della categoria attribuite il fenomeno del mutamento eventualmente verificatosi?*

b) *Ritenete che esso sia imputabile prevalentemente alla modificata struttura dell'offerta di lavoro, ovvero ad altri fattori connessi al mercato di lavoro?*

c) *Oppure la causa è da ricercarsi prevalentemente negli elementi che condizionano la domanda, ed in particolare alle modificazioni intervenute nel costo del lavoro delle varie categorie (donne, minori, impiegati, ecc.)?*

III

7. — a) *In ordine alla occupazione, quali considerazioni vi suggerisce l'attuale incidenza del costo del lavoro sui costi di produzione nel vostro settore?*

b) *E quali la struttura e composizione del costo di lavoro medesimo?*

c) *Costituiscono motivo di remora o di incentivo ad una maggiore occupazione la disciplina contrattuale delle retribuzioni e degli elementi ad essa accessori, nonchè la disciplina degli oneri sociali?*

d) *Quali suggerimenti potreste formulare perchè vengano rimossi in questo campo gli eventuali ostacoli ad una più elevata occupazione?*

8. — a) *Quale è attualmente il regime corrente degli orari di lavoro nella categoria in riferimento anche a quanto considerato al punto 7?*

b) *Quale il Vostro pensiero in ordine ad una riduzione dell'orario normale di lavoro disposto: 1) per favorire una maggiore occupazione, ovvero, 2) quale ripercussione di una maggiore produttività?*

IV

9. — a) *Le aziende nella ricerca di personale di nuova assunzione, trovano disponibilità di mano d'opera sul mercato o incontrano particolari difficoltà soprattutto per personale specializzato e qualificato?*

b) *Potreste segnalarci le specializzazioni e qualifiche, nell'ambito delle vostre categorie, per le quali risulti attualmente difficile la ricerca di personale adatto?*

c) *Potete documentare se ciò costituisca ostacolo all'incremento di determinate produzioni?*

10. — a) *Come si provvede attualmente all'orientamento ed alla selezione del personale dipendente della categoria?*

b) *Sono, a vostro avviso, aderenti alle esigenze della vostra categoria gli attuali criteri ed ordinamenti della formazione professionale (apprendistato, istruzione professionale, corsi di addestramento e perfezionamento dei lavoratori)?*

c) *Quale è lo sviluppo dell'addestramento professionale in sede aziendale?*

d) *Quali suggerimenti potreste formulare al riguardo?*

11. — a) *Ai fini di una maggiore e più regolare occupazione, determina inconvenienti apprezzabili e quali, il sistema di avviamento al lavoro per il tramite degli uffici di collocamento?*

b) *Potete segnalarci proposte di modifica o di riforma dell'attuale ordinamento del collocamento, con particolare riferimento alle categorie da voi rappresentate?*

12. — a) *In ordine alla prevalente dimensione attuale delle imprese della vostra categoria, ed ai criteri che vi prevalgono nella condotta della economia aziendale, avreste considerazioni da fare con stretto ed unico riferimento agli aspetti inerenti alla possibilità di una più alta e regolare occupazione?*

13. — a) *Quali considerazioni specifiche al vostro settore potreste formulare in ordine ad una politica produttiva tendente a favorire lo sviluppo dell'occupazione?*

b) *Ai fini di una più alta e regolare occupazione, nel vostro settore, quale è in sintesi il pensiero e quali eventualmente le proposte della categoria in ordine all'ordinamento del credito, al commercio interno, agli scambi internazionali ed alla pressione fiscale, prescindendo da impostazioni di ordine generale?*

4. — Con gli stessi criteri e con le stesse avvertenze del questionario diramato alle Associazioni di categoria dei datori di lavoro, venne predisposto e diramato un analogo questionario alle Associazioni sindacali di categoria dei lavoratori.

Il contenuto del questionario, come risulta dal testo qui di seguito riprodotto, si discosta da quello indirizzato alle organizzazioni dei datori di lavoro, mirando ad ottenere informazioni ed elementi attinenti al particolare settore di competenza, sensibilità ed interesse delle organizzazioni sindacali dei lavoratori.

Il testo di detto questionario venne trasmesso in data 31 ottobre 1952 alle singole Associazioni di categoria, aderenti alla CGIL ed alla CISL. Venne invece indirizzato direttamente alla UIL e alla CISNAL affinché dette organizzazioni volessero provvedere alla trasmissione di esso alle rispettive Associazioni di categoria interessate.

Ecco il testo del questionario :

QUESTIONARIO PER LE ASSOCIAZIONI SINDACALI DI CATEGORIA DEI LAVORATORI

Premesso che la Commissione parlamentare interrogherà le Segreterie delle Confederazioni dei Lavoratori sulle questioni di carattere generale inerenti ai fini dell'Inchiesta, si invia il presente questionario ai Dirigenti delle Associazioni di categoria allo scopo di conoscere in modo specifico la situazione della disoccupazione nell'ambito delle categorie stesse.

I

1. — a) *Nella categoria dei lavoratori facenti parte di codesta Associazione esiste attualmente una disoccupazione specifica? (si intende per disoccupazione specifica quella dei lavoratori già stabilmente e durevolmente occupati nell'attività considerata, i quali siano stati licenziati e non trovino da occuparsi nello stesso ramo di attività).*

b) *A vostro avviso essa è maggiore o minore di quella che si aveva nel 1938?*

c) *Qual'è l'entità attuale di detta disoccupazione e quale percentuale essa rappresenta sul complesso dei lavoratori occupati e disoccupati, sia in base a dati statistici, che a valutazione di stima?*

2. — a) *Quali sono le cause principali di detta disoccupazione?*

b) *Ritenete che essa possa essere determinata:*

— *dalla contrazione dell'attività rispetto al 1938;*

— *dall'anormale sviluppo dell'attività nell'intervallo fra il 1938 ed il dopoguerra, e dalla conseguente crisi di riconversione e di ridimensionamento;*

— *dall'aumento della produttività del lavoro, e dal maggior impiego di mezzi meccanici in genere, non accompagnato da un conseguente aumento dell'occupazione?*

c) *Dette cause, od altre che vorrete indicare, possono a vostro avviso essere eliminate o attenuate? Ed in qual modo?*

3. — a) *Si verifica nella vostra categoria (indipendentemente dalla disoccupazione specifica di cui al punto 1) una affluenza di lavoratori in cerca di lavoro, provenienti da altre categorie?*

- b) *Tale fenomeno si presenta in proporzioni rilevanti ?*
- c) *Da quali altre categorie provengono in prevalenza i lavoratori in cerca di lavoro nel vostro settore ?*
- d) *Tale fenomeno da quale fattore risulta determinato, in particolare :*
 - *dallo sviluppo dell'attività ?*
 - *dalla regolarità di occupazione ?*
 - *da retribuzioni più elevate ?*
 - *da minore pericolosità del lavoro ?*
 - *da quali altri fattori ?*
- e) *Qual'è l'entità di detta disoccupazione ?*
- f) *Qual'è l'atteggiamento della categoria di fronte a tale fenomeno ?*
- g) *Quali considerazioni vi suggerisce l'attuale situazione al riguardo ?*

II

4. — a) *Ritenete che, per conseguire una più alta e regolare occupazione, debba attualmente essere favorita, ovvero ostacolata, in Italia, una maggiore mobilità geografica e professionale del lavoro ?*

b) *Ritenete quindi che si debba tendere a facilitare o a limitare i passaggi dei lavoratori da una zona territoriale all'altra e da una attività all'altra ?*

c) *Ritenete che nelle aziende dovrebbe, allo stesso fine, essere favorita od ostacolata la possibilità di procedere a movimenti del personale (assunzioni e licenziamenti) ?*

5. — a) *Ritenete che, attraverso le norme sindacali e la disciplina delle retribuzioni disposta dai contratti di lavoro, si possano determinare motivi di incentivo ad una maggiore occupazione ?*

b) *Che cosa si può fare a tale riguardo ?*

c) *Che cosa vi siete proposti o vi proponete di fare in materia, e quali ostacoli incontrate ?*

6. — a) *Avreste particolari proposte da formulare, specificatamente al vostro settore, in ordine all'attuale disciplina del collocamento, al fine di ottenere una più elevata e regolare occupazione ?*

III

7. — a) *Qual'è il vostro orientamento in ordine alla introduzione di processi tecnici e di meccanizzazione dell'attività produttiva, suscettibili di determinare, almeno in via immediata, una riduzione della occupazione ?*

b) *Come ritenete che si debbano e si possano contemperare gli effetti immediati del progresso tecnico con gli aspetti sociali della disoccupazione che ne deriva ?*

8. — a) *Qual'è il vostro pensiero sul problema di una eventuale riduzione degli orari di lavoro, almeno nella vostra categoria, attuata :*
 — *per aumentare l'occupazione, ovvero*
 — *come conseguenza di una maggiore produttività ?*

IV

9. — a) *Ritenete che nella vostra categoria sia tecnicamente e socialmente utile aumentare le possibilità d'impiego di disoccupati limitando :*
 — *l'opposizione delle donne, ovvero*
 — *degli anziani ?*
 b) *Esiste nella vostra categoria il fenomeno di una apprezzabile occupazione di lavoratori già pensionati ? Qual'è il vostro pensiero al riguardo ?*

10. — a) *L'occupazione dei minori è attualmente superiore o inferiore, nella vostra categoria, a quella che si registrava nell'anteguerra ?*
 b) *Quali sono, secondo voi, nel secondo caso, le principali cause della riduzione ? Ritenete che esse debbano essere eliminate, e si debba cioè favorire una più elevata occupazione minorile, ed in qual modo ?*
 c) *Quali ripercussioni ritenete che dall'attuale situazione a questo proposito possano derivare sia alla futura struttura e composizione delle maestranze nella categoria stessa, sia eventualmente alla produzione ?*

11. — a) *Ritenete che, nel vostro settore, un miglioramento della preparazione professionale e tecnica dei lavoratori possa favorire una più elevata occupazione ?*
 b) *Per quali vie dirette od indirette si potrebbe conseguire un miglioramento ?*
 c) *Quali considerazioni vi suggerisce la situazione e l'ordinamento attuale della formazione professionale nel vostro settore ?*
 d) *Quali problemi, specifici al vostro settore, si presentano in ordine alla disciplina dell'apprendistato ?*
 e) *Quali proposte specifiche per il vostro settore potreste formulare sul problema generale dell'ordinamento e della formazione professionale ?*

V

12. — a) *Quali considerazioni o proposte concrete, specificatamente riferite alla vostra categoria, potreste formulare affinché venga promossa una politica produttiva tendente ad una maggiore occupazione ?*
 b) *Quali considerazioni o proposte, rivolte allo stesso fine, potreste formulare in relazione all'ordinamento dell'economia e della gestione delle aziende ?*

CAPITOLO II

LE RELAZIONI DELLE ASSOCIAZIONI CONFEDERALI

5. Oggetto della richiesta e risposte pervenute. — 6. Settori del Credito e delle Assicurazioni. — 7. Relazione della Confederazione Generale del Commercio. — 8. Aspetti comuni rilevati dalle Confederazioni Generali dell'Agricoltura e dell'Industria. — 9. Aspetti particolari del settore industriale. — 10. L'occupazione in agricoltura vista dalla Confederazione Generale. — 11. La disoccupazione in agricoltura nel quadro dell'economia generale del Paese. — 12. Contratti agrari e riforma fondiaria. — 13. Rimedi diretti ed indiretti. Imponibile di mano d'opera; cantieri di rimboschimento e di lavoro; orario di lavoro; sblocco dei contratti agrari; alleggerimento oneri fiscali e sociali.

5. — Con la richiesta di una relazione generale riepilogativa sulla politica seguita nel dopoguerra in relazione ai problemi della occupazione e della disoccupazione, inviata a tutte le Associazioni Confederali, sia dei datori di lavoro che dei lavoratori, la Commissione ha inteso acquisire una documentazione completa sia sulle manifestazioni di tale politica che sugli ostacoli che le Associazioni ritengono essa abbia incontrato.

La richiesta è stata peraltro evasa (1) soltanto dalle Confederazioni di datori di lavoro, e cioè:

- a) Confederazione Generale dell'Agricoltura Italiana;
- b) Confederazione Generale dell'Industria Italiana;
- c) Confederazione Generale Italiana del Commercio;
- d) Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici;
- e) Associazione Sindacale fra le Aziende del Credito.

Non tutti gli aspetti del problema posti dalla Commissione sono stati approfonditi dalle Associazioni suddette nella stessa misura. Anche prescindendo dalla necessaria diversità di atteggiamento derivante dalle diverse caratteristiche dei settori in esame, si possono notare, nelle relazioni, considerevoli diversità di metodo nella considerazione dei fenomeni della occupazione e disoccupazione, e nella considerazione degli atteggiamenti assunti in proposito dalle Associazioni.

(1) È da rilevare che, contrariamente a quanto previsto nella lettera di richiesta (riprodotta al Cap. I), pervennero risposte autonome dalle singole organizzazioni, anziché coordinate in una memoria unica.

Gli elementi più generali delle situazioni denunciate sono riconducibili a tre aspetti secondo che riguardano :

- a) l'Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici e l'Associazione Sindacale tra le Aziende del Credito ;
- b) la Confederazione Generale Italiana del Commercio ;
- c) la Confederazione Generale dell'Agricoltura Italiana e la Confederazione Generale dell'Industria Italiana.

6. — Nei settori del credito e delle assicurazioni il fenomeno della occupazione è caratterizzato, secondo la relazione delle Associazioni, dalla staticità dell'impiego in quanto l'occupazione riguarda prevalentemente personale impiegatizio rispondente a determinati requisiti tecnici, accuratamente selezionato e adeguatamente retribuito.

Si tratta praticamente di settori che, per le caratteristiche dell'occupazione ed il limitato assorbimento di mano d'opera, finiscono per rimanere quasi estranei ai problemi posti dal mercato di lavoro.

Tra il 1938 ed il 1952 il personale dipendente dalle aziende assicuratrici, escluse le agenzie di assicurazione, è aumentato del 10 %. Nello stesso periodo il personale dipendente dalle aziende di credito è aumentato del 60 %.

In cifra assoluta il primo settore occupa oggi 11.394 lavoratori (escluse dal computo le agenzie di assicurazione), ed il secondo circa 89.000 unità. Tale situazione ha fatto sì che le Associazioni non si siano dovute porre il problema di svolgere una specifica azione in relazione alla occupazione ed alla disoccupazione.

Peraltro avvertono il progressivo rivelarsi, ultimamente nelle aziende, di una tendenza a limitare l'occupazione in rapporto ai limiti posti dal costo dei servizi. Sotto questo aspetto può considerarsi motivo di remora ad una maggiore occupazione l'alto costo del personale, sia quello diretto che quello indiretto, e quello relativo agli oneri sociali. Tanto più importante questo fatto in quanto il costo del personale costituisce la componente maggiore del costo di produzione.

7. — Aspetti del tutto particolari sono segnalati dalla Confederazione Generale Italiana del Commercio.

Il settore richiede mano d'opera generica e mano d'opera qualificata.

Per la prima, la quale presenta caratteristiche comuni a quelle degli altri settori economici, si rileva una pletera di aspiranti a posti di ordine negli uffici ma non può evidentemente parlarsi di specifica disoccupazione del settore del commercio ; le stesse persone aspirano indifferentemente ad occuparsi

presso aziende commerciali come industriali, come presso qualsiasi professionista, o nei pubblici uffici.

Nemmeno per la mano d'opera qualificata può dirsi esista una vera e propria disoccupazione specifica. Per questa è da porsi piuttosto il problema di come si possa dar luogo a maggiore occupazione. L'ostacolo fondamentale ad uno sviluppo soddisfacente è dato dal fatto che soltanto meno del 25 % degli addetti al commercio è costituito da lavoratori subordinati (300.000 su 1.400.000).

L'assoluta prevalenza di aziende a conduzione familiare, in particolare nel commercio al minuto, ha per conseguenza di ostacolare e frenare con la sua concorrenza, lo sviluppo delle medie e grandi aziende di distribuzione, in quanto queste ultime sono gravate dal maggior costo derivante dal personale dipendente.

I maggiori oneri che, specialmente da qualche anno, vengono regolarmente, con progressivo aumento, ad incidere sul costo della mano d'opera dipendente, sono trasferibili sui prezzi di vendita, a prescindere dalla considerazione degli altri aspetti, soltanto limitatamente a quanto viene permesso dai livelli di prezzi mantenuti dalle aziende a conduzione familiare.

La politica svolta dalla Confederazione si è pertanto basata su tre punti :

a) insistente richiesta della disciplina giuridica obbligatoria del contratto collettivo di lavoro ;

b) costante richiesta di un giusto equilibrio tra le esigenze dei lavoratori e quelle dei datori di lavoro ; si è posto in rilievo l'intempestività e l'eccessiva onerosità di molti provvedimenti, i quali, a parere della Confederazione, minacciano di creare problemi di disoccupazione anzichè favorire una maggiore occupazione ;

c) si è rappresentato ripetutamente il gravissimo inconveniente che deriva dalla frattura esistente fra le organizzazioni sindacali e organi di Stato e Parlamento, per cui le leggi sociali sono studiate, discusse ed approvate, senza aver ascoltato le rappresentanze dei datori di lavoro interessati. Sotto questo aspetto è stata di danno alle categorie della produzione e dello scambio, la procastinata costituzione del Consiglio Superiore dell'Economia e del Lavoro, anche se lo stesso non eliminerà completamente l'inconveniente di cui sopra.

8. — La Confederazione Generale dell'Industria e la Confederazione Generale dell'Agricoltura, riconducono entrambe il problema della disoccupazione ed occupazione nel quadro più generale dell'attività produttiva considerata nel suo insieme.

« Il problema della disoccupazione — dichiara la Confederazione dell'Industria — è sempre stato considerato come inscindibile dagli altri problemi

che hanno assillato la vita produttiva dell'industria italiana nell'immediato dopoguerra. Si è ritenuto cioè che esso potesse essere risolto solamente agendo in senso economico nel quadro di un maggior sviluppo dell'attività industriale del Paese».

Per la Confederazione dell'Agricoltura lo sviluppo di una politica di massimo possibile impiego, « avrebbe richiesto un complesso di fattori di natura economica, giuridica, finanziaria, sociale che vanno da una favorevole situazione di mercato interno ed internazionale, alle facilitazioni del credito, da riforme di struttura meglio intese alla creazione di un sereno clima di fiducia per gli imprenditori agricoli, da una meno insopportabile pressione tributaria e sociale, alla eliminazione di vincoli di mercato su alcuni prodotti fondamentali, alla eliminazione del blocco dei contratti agrari e di tutti gli imponenti sociali, infine alla abolizione di un complesso di vincoli, che irretiscono mortificandola, la funzione dell'impresa».

Per entrambi le Confederazioni l'elemento fondamentale per potenziare lo sviluppo delle possibilità di occupazione è lo sviluppo della produzione. Presupposti ad un'azione tendente a realizzare tale sviluppo sono soprattutto la stabilità monetaria ed una politica salariale che sostanzialmente persegua la stabilità delle remunerazioni.

9. — Nel settore industriale la Confederazione ha inteso appunto seguire una politica del genere, tendente ad ottenere l'incoraggiamento alla formazione del risparmio e l'orientamento di questo verso gli investimenti produttivi, la riconversione ed il rinnovamento degli impianti, la conquista di mercati esteri mediante una riduzione dei prezzi di vendita ottenuta con una perseverante politica di riduzione dei costi di produzione, la necessità di far risalire il rendimento dei lavoratori almeno al livello prebellico e la possibilità di ridimensionare la entità numerica dei lavoratori alle nuove esigenze della produzione, ripristinando la normalità e libertà del flusso della mano d'opera e restituendone la responsabilità agli organi direttivi aziendali.

La Confederazione dell'Industria documenta la suddetta impostazione richiamando gli atteggiamenti assunti in 7 anni di attività contrattuale, dalla fine della guerra ad oggi, tendente in un primo periodo a riportare alla normalità la vita aziendale attraverso la cessazione del blocco legale dei licenziamenti, e successivamente tendente a contenere le rivendicazioni economiche dei lavoratori in limiti tali da evitare spinte inflazionistiche e far sì che non derivasse, con la conseguente maggiorazione dei costi, una riduzione di produzione e quindi un inevitabile aumento della disoccupazione.

Quanto sopra senza trascurare di fare i massimi sforzi per concorrere a lenire la situazione dei disoccupati.

La relazione della Confederazione richiama gli atteggiamenti più significativi in proposito che risultano dalla ampia documentazione allegata relativa alle trattative sindacali dal 1945 ad oggi: sono in particolare ricordate varie lettere alla Confederazione Generale Italiana del Lavoro, in data 1° agosto 1946, 23 marzo e 28 maggio 1948, relative la prima allo sblocco dei licenziamenti, e la seconda soprattutto a trattative in corso per rivalutazioni salariali. Su quest'ultimo argomento sono richiamate poi altre lettere del 31 marzo 1949, del 30 agosto 1950 ed infine del 17 e 29 ottobre 1951, nelle quali la Confederazione sottolinea particolarmente l'opportunità di dare la precedenza al problema della creazione di nuove occasioni di lavoro nei riguardi del problema di eventuali adeguamenti salariali.

10. — La situazione dell'agricoltura è esaminata con notevole ampiezza nella relazione della Confederazione Generale che sviluppa il proprio punto di vista attraverso la rilevazione di una serie di elementi specifici relativi agli aspetti più importanti del problema dell'occupazione e della disoccupazione.

La disoccupazione in agricoltura è vista anzitutto come una conseguenza della eccedenza di popolazione in confronto alle risorse disponibili, manifestantesi in termini più drammatici che in ogni altro settore: i più recenti dati statistici mettono in rilievo che in Italia si hanno 74 agricoltori per chilometro quadrato di terreno arativo, con un indice di densità doppio di quello della Francia, triplo rispetto all'Inghilterra, e di oltre 10 volte rispetto agli Stati Uniti: superiore comunque a quello di tutte le altre Nazioni europee.

Tale scempenso demografico riguarda sia i circa 8 milioni di coltivatori diretti, affittuari, coloni, mezzadri, salariati fissi, sia i 2 milioni di giornalieri avventizi, cioè lavoratori senza occupazione fissa.

L'aspetto più importante di tale scempenso è la occupazione parziale che si manifesta per tutte le categorie e che negli ultimi anni si è progressivamente aggravata con minor numero di giornate di lavoro disponibili tra la crescente massa degli aspiranti ed un progressivo prolungamento dei periodi di disoccupazione.

Per gli avventizi la Confederazione calcola in circa 135 la media delle giornate lavorative annue, e questa base tende a restringersi per il premere della crescente domanda di lavoro.

Naturalmente non è facile rilevare dati esatti sulla disoccupazione perchè la molteplicità e complessità delle figure professionalmente miste, fra imprenditore e contadino, imprenditore e salariato avventizio, contadino e salariato avventizio, rende difficilmente omogenee le rilevazioni. È accertato peraltro che negli ultimi anni si va sempre più rilevando una crescente disoccupazione

di fondo cioè un accostamento tra il numero massimo ed il numero minimo mensile dei disoccupati in ciascun anno.

Si aggiunge l'aspetto, molto grave anche se meno visibile, della disoccupazione di tutti quegli elementi che non trovano impiego o completo impiego nell'impresa agricola familiare. Il complesso dei disoccupati agricoli, considerando vicino a 10 milioni gli addetti all'agricoltura, è stimato dalla Confederazione, tra disoccupati rilevati in sede statistica e sottoccupati, in una cifra compresa tra 1,5 e 2 milioni di unità.

11. — L'ampiezza del fenomeno della disoccupazione nell'agricoltura è però tale che la Confederazione ritiene che in ultima analisi debba considerarsi non più un fatto riguardante il settore agricolo come tale, ma un problema di carattere economico generale, e di dimensioni tali che sia difficile risolverlo nell'ambito nazionale italiano senza richiedere la necessaria comprensione e collaborazione degli altri Paesi.

Sotto questo aspetto il contributo più notevole potrebbe esser dato dalla emigrazione, sia per unità isolate che per masse, attraverso una adeguata assistenza tecnico-finanziaria da parte governativa, e con la collaborazione dei Governi dei Paesi nei quali la mano d'opera è destinata ad emigrare.

12. — La Confederazione non ritiene che siano stati elementi positivi per l'avviamento a migliore situazione, molti dei rimedi finora imposti e suggeriti: intende riferirsi soprattutto alla persistenza del blocco dei contratti agrari ed alle progettate leggi di riforma dei contratti agrari di riforma fondiaria.

I primi, che risalgono al 1936 ed al 1944, hanno praticamente prodotto in numerosissime aziende coltivatrici una sproporzione in eccesso di mano d'opera, che non è stato possibile correggere con spostamenti verso altre aziende nelle quali la mano d'opera fa difetto appunto perchè le leggi di blocco hanno permesso a queste ultime di assumere una posizione difensiva.

La riforma fondiaria dal canto suo porta, attraverso il frazionamento delle proprietà scorporate, ad una minore occupazione di quella possibile in precedenza.

Elementi positivi devono invece considerarsi i migliorati processi tecnici di lavorazione, la intensificazione delle culture, la esecuzione di opere di bonifica, di miglioramento, di irrigazione, che hanno senz'altro portato il loro contributo all'assorbimento di mano d'opera disoccupata.

13. — La politica della Confederazione dell'Agricoltura è stata ed è quella di incoraggiare le forme di rimedio dirette ed indirette suscettibili di influire sul fenomeno della disoccupazione più che sulle sue manifestazioni.

Tra questi rimedi si può annoverare l'istituto dell'imponibile di mano d'opera purchè sia contenuto entro i limiti tecnico-economici consentiti dalla buona conduzione e sia condizionato alle vicende stagionali che su di essa immediatamente si riflettono. Del resto, appunto nei termini suddetti è regolato dalla norma di legge istitutiva, e nei termini suddetti dovrebbe essere applicato per dimostrarsi veramente utile ed efficace, in quanto, in pratica, il buon agricoltore non avrà difficoltà ad assumere mano d'opera nella misura necessaria alle esigenze tecnico-economiche dell'azienda, e l'imprenditore che trascura di farlo, vi è costretto dalla legge.

Inconvenienti derivano invece dai metodi di applicazione soprattutto in quanto la stessa è regolata provincialmente con decreto prefettizio che stabilisce il carico massimo e sovente il calendario di distribuzione di esso nel corso dell'anno. Si deve evitare un criterio di rigidità lasciando all'imprenditore la possibilità di utilizzare il carico di mano d'opera assegnatogli nel periodo dell'anno agrario che egli ritiene più idoneo.

Con criteri analoghi dovrebbero essere applicati gli imponibili che vengono sindacalmente concordati per particolari situazioni provinciali, oltre quello di legge.

La Confederazione dell'Agricoltura ha anche considerato favorevolmente l'allargamento dell'occupazione attraverso i cantieri di rimboscimento e lo svolgimento di corsi di avviamento professionali, e mediante una limitazione degli orari normali di lavoro.

Per i primi occorre tener presente che per dimostrarsi veramente efficaci debbono essere impostati e svolti con adeguata scelta di tempo e cioè nei periodi nei quali la campagna richiede un minor impiego di braccia: nel periodo invernale cioè per quanto riguarda i cantieri di lavoro, e nei periodi idonei alla esecuzione di determinati lavori per quanto riguarda i corsi di addestramento.

Per l'orario di lavoro una importante realizzazione è stata la riduzione dell'orario normale di lavoro nei tre mesi nei quali è permesso l'orario massimo, da 10 ore giornaliere a 9 ore, ed a 8 ore in zone nelle quali venga constatata una preoccupante situazione di disoccupazione agricola. Tale riduzione è stata introdotta nei contratti nazionali per braccianti agricoli avventizi e per i salariati fissi, interessando oltre 2 milioni di unità lavorative.

Infine un rimedio che a parere della Confederazione si impone a sollievo della disoccupazione, è lo sblocco dei contratti di affitto che potrebbe da un lato equilibrare in molti casi l'impiego della mano d'opera con le reali ed effettive necessità dei fondi, e consentire un libero processo di osmosi delle unità lavorative da una azienda all'altra, e dall'altro favorire la selezione degli affittuari e mezzadri.

Nella considerazione dell'equilibrio tecnico-economico e sociale dell'azienda, la Confederazione ritiene negativi gli effetti di una impostazione della riforma fondiaria sul frazionamento parcellare dei fondi scorporati in base a criteri soltanto meccanici e comunque discutibilissimi. Un maggiore assorbimento di mano d'opera in funzione pienamente produttiva si avrebbe invece con una riforma impostata sull'obbligo ai proprietari di eseguire opere di miglioramento fondiario e sulla assistenza dello Stato per l'esecuzione preliminare di iniziative collaterali.

Sempre sul piano del migliore equilibrio economico delle aziende, la Confederazione auspica infine un alleggerimento della pressione tributaria e degli oneri sociali.

Si avrebbe un alleggerimento dei costi che potrebbe permettere un miglioramento dei mercati agricoli attualmente premiti da una crisi di fondo, in atto da qualche tempo con una situazione di bassi prezzi dei prodotti agricoli e di alti prezzi dei beni strumentali e delle materie utili all'agricoltura.

La situazione del mercato italiano potrebbe essere migliorata da questo punto di vista anche con una idonea politica di difesa dalle importazioni e di potenziamento delle esportazioni.

CAPITOLO III

LE RELAZIONI DELLE ASSOCIAZIONI NAZIONALI DI CATEGORIA DEI DATORI DI LAVORO

14. Oggetto del questionario e risposte pervenute. — 15. Aspetti generali comuni rilevati nelle relazioni riguardanti i settori industriali. Aumento dell'occupazione rispetto all'anteguerra; tendenze a breve scadenza; problemi di mercato; problema degli alti costi del lavoro. — 16. Aspetti generali comuni ad altri settori. Aumento dell'occupazione rispetto al 1938. Esistenza di una disoccupazione soprattutto generica. — 17. Aspetti quantitativi dell'occupazione tra il 1938 ed il 1952. — 18. Aumento dell'occupazione e rapporto con l'aumento dell'attività produttiva. — 19. Prospettive per il prossimo futuro. — 20. Aspetti della stagionalità del lavoro. — 21. Produttività del lavoro e costo del lavoro. — 22. Struttura qualitativa del personale nelle aziende. — 23. Rapporti tra costi del lavoro e costi di produzione. — 24. Orari di lavoro e loro influenza nell'occupazione. — Formazione professionale dei lavoratori ed influenza nell'occupazione. — 26. Organizzazione del collocamento e riflessi nell'occupazione. — 27. Problemi particolari dell'Artigianato. — 28. Problemi di organizzazione aziendale ed orientamenti di politica economica e loro riflessi nelle possibilità di sviluppo dell'occupazione.

14. — Il questionario diretto alle Associazioni Nazionali di categoria dei datori di lavoro, allo scopo di avere particolari elementi sulla situazione della occupazione e della disoccupazione nei singoli settori produttivi, è stato inviato a 107 Associazioni, delle quali 91 riguardanti i settori industriali e 11 i servizi e trasporti. Il questionario è stato altresì inviato alla Confederazione Generale del Commercio, alla Confederazione delle Aziende Municipalizzate, alla Confederazione Nazionale delle piccole industrie, ed alle tre Confederazioni dell'Artigianato.

Alla data di chiusura dei lavori della Commissione non tutte le risposte sono pervenute, mancandone 31.

Il materiale raccolto può comunque considerarsi cospicuo e permette di coprire un campo di indagini molto vasto. Infatti nei settori industriali hanno risposto la grande maggioranza delle Associazioni dei tessili, della meccanica, della chimica, della siderurgia e metallurgia dei non ferrosi, della lavorazione dei minerali non metalliferi, della gomma, delle industrie elettriche, delle industrie estrattive e minerarie, delle industrie alimentari, dell'industria cartaria. Le lacune maggiori riguardano l'edilizia, l'abbigliamento, alcuni settori alimentari, chimici e meccanici, le officine del gas, gli acquedotti. Fra le risposte delle Associazioni commerciali sono quelle della Federazione dei Pubblici Esercizi, dei Panificatori, dei Commercianti in calzature, ed altre. Per i settori dei servizi si sono avute le risposte dell'Associazione fra le imprese telefoniche,

degli ausiliari del traffico e degli autotrasporti in concessione, delle Associazioni delle imprese assicurative, e del credito e di quelle dello spettacolo, degli istituti privati di istruzione.

Il complesso delle relazioni offre un quadro molto ampio dei fenomeni della occupazione e disoccupazione, e dei problemi in genere della mano d'opera nel ciclo produttivo, visti dalla classe imprenditoriale italiana.

Anche quando l'associazione esistente può considerarsi solo parzialmente rappresentativa del settore, l'indagine è stata in genere condotta con profondità di esame e con la considerazione della situazione generale del settore, confermando così l'utilità dell'indagine stessa, e facendo rimpiangere il fatto che la ristrettezza del tempo disponibile non abbia concesso in tutti i casi la desiderata completezza di rilevazioni e di studio.

15. — Volendo rilevare anzitutto qualche impressione di carattere generale dal complesso delle risposte, si può in primo luogo notare che, nell'industria, che rappresenta il campo di osservazione più ampio, constatata pressochè in tutti i settori una maggiore occupazione rispetto all'anteguerra, vi è una tendenza generale a ritenere tale aumento in parte artificioso, comunque non proporzionale alle sia pure aumentate capacità di assorbimento delle aziende anche perchè il gioco del progresso tecnico tende, in quasi tutti i settori, a rendere l'incremento dell'occupazione proporzionalmente minore dell'ampliamento degli impianti e dell'incremento della produzione.

Poichè il prossimo futuro è visto, dai più, come fase di assestamento, se una tendenza generale si può ricavare dal complesso delle risposte, è che debba aversi, a breve periodo, una diminuzione dell'occupazione, a meno che gli incrementi produttivi non siano tanto ampi da superare il margine di sovraoccupazione esistente.

Questa possibilità, più favorevole ad un aumento di occupazione anche a breve scadenza, qualora si verifichi naturalmente un incremento della produzione, sussiste per alcuni settori di rilievo per l'occupazione stessa, come l'industria dolciaria fra gli alimentari, cotonieri e lanieri fra i tessili, elettromeccanica, produzione di macchine operatrici, macchine agricole, macchine da cucire e macchine da ufficio fra i meccanici, ed altri.

L'aumento della produzione a breve scadenza sarà invece sganciato di massima da aumenti di occupazione nella siderurgia, nella chimica, nel cemento, nella carta ed altri di minore importanza.

Si rileva in secondo luogo una generale tendenza a collegare l'andamento dell'occupazione con eventi attuali, anche se contingenti e transitori, evitando, di massima, la considerazione se esistano, e quali, problemi strutturali di carattere più ampio per il settore.

Sotto l'aspetto contingente è considerato il problema della concorrenza estera, sia sul mercato interno sia nei riguardi dell'esportazione; infatti per superarlo si propone una maggiore protezione doganale o di contingentamento per l'interno, e sgravi degli oneri fiscali e sociali per l'esportazione; si sottintende probabilmente che problemi relativi a dimensioni aziendali, a miglioramento degli impianti, a migliore organizzazione di vendita, ecc. non debbano interessare la Commissione, in quanto di stretta competenza del singolo imprenditore. Comunque problemi del genere non sono rilevati.

In vari settori è sottolineata l'esuberanza degli impianti e l'esistenza di sensibili margini non utilizzati (industria molitoria e della pasta, industria conciaria e dei calzaturifici, industria della seta e delle fibre tessili artificiali, industria della carta, del vetro e della ceramica, alcuni settori della meccanica, industria olearia). In parecchi dei casi segnalati, gli squilibri tra potenzialità produttiva e possibilità di allargamento di mercato a breve scadenza sono tanto forti da non essere considerati superabili in breve periodo.

Non viene dato particolare rilievo al problema del sovraccarico di mano d'opera per assunzioni obbligatorie e per blocco dei licenziamenti; il fenomeno è rilevato frequentemente soprattutto per i riflessi sulla produttività, ma comunque a tinte molto più attenuate di quello che sarebbe stato negli anni scorsi. Un alleggerimento di tale situazione risulta del resto in molti settori dai dati statistici.

L'elemento fondamentale che può determinare a breve scadenza un aumento dell'occupazione è considerato l'allargamento del mercato, sia interno che estero. Si ritiene che progressi in tal senso possano farsi esclusivamente con una riduzione dei costi di produzione nei due componenti degli oneri sociali di lavoro, e degli oneri fiscali che gravano sulla produzione.

Si rileva che i costi di lavoro sono aumentati, rispetto ai costi di produzione, dall'anteguerra ad oggi, in misura più che proporzionale, e che comunque sono aumentati in misura nettamente maggiore che in molti dei Paesi esteri dei quali si risente maggiormente la concorrenza.

In misura particolarmente sensibile il suddetto aumento è conseguente agli aumentati oneri sociali per i quali l'Italia è al primo posto fra tutti i Paesi.

Eguale sensibile, in misura maggiore che negli altri Paesi, si rileva siano gli oneri fiscali; con l'aggravante che l'esportazione fruisce quasi generalmente nei Paesi esteri, di sgravi completi di tali oneri.

L'alleviamento dei suddetti elementi di costo è invocato in tutte le risposte, ed è unanimamente considerato condizione indispensabile per permettere uno stabile orientamento di sviluppi produttivi.

16. — L'aspetto più importante comune ai settori relativi ai servizi è di un maggiore e più regolare incremento dell'occupazione specifica dei settori

stessi, sui quali continua peraltro a premere una forte domanda di lavoro derivante dalla massa dei disoccupati generici.

Soprattutto nei trasporti, credito, assicurazione, ausiliari del traffico, addetti allo spettacolo l'aumento di occupazione rispetto al 1938 registra punte notevoli e le prospettive dell'immediato futuro considerano possibile che il ritmo d'incremento persista.

Per il commercio in particolare la pressione della mano d'opera generica disoccupata è considerata notevole e l'ostacolo ad un maggior assorbimento è visto soprattutto nel peso del costo del lavoro che non consente di sostenere oltre un certo limite la concorrenza delle numerosissime aziende a conduzione familiare, che non sono gravate dagli oneri dei lavoratori dipendenti.

17. — Le prime due domande del questionario avevano lo scopo di inquadrare l'andamento del fenomeno dall'immediato anteguerra ad oggi, sia da un lato statistico, sia mettendo in rilievo i principali elementi determinanti.

Dall'andamento e dagli elementi suddetti doveva trarsi una valutazione prospettica per il prossimo futuro.

Per la parte statistica si trattava non soltanto di supplire alla indisponibilità dei dati analitici sulla occupazione nei vari settori ricavabili col censimento del novembre 1951, ancora in corso di elaborazione, ma anche di colmare nei limiti del possibile, la lacuna esistente per il periodo intermedio fra i due ultimi censimenti.

Il complesso delle risposte riesce ad offrire, dal punto di vista quantitativo, soltanto una valutazione, ma non dei dati statistici sufficientemente completi. Infatti in molte categorie le Associazioni segnalano sia di non disporre di dati per l'anteguerra, sia che la limitata rappresentatività non permette una sicura conoscenza od una rilevazione specifica dei dati di tutta la categoria; in più di un caso, poi, non vi è rispondenza esatta tra l'Associazione attuale e la precedente Associazione dell'anteguerra.

Non sono mancati però settori nei quali le associazioni hanno comunicato dati che possono ritenersi sufficientemente completi; ciò è avvenuto per le principali associazioni del settore tessile, del settore della carta e stampa, dell'industria metallurgica, del vetro e cemento, della gomma, delle industrie elettriche, telefoniche, e per le associazioni dello spettacolo, delle imprese assicurative, e dei trasporti aerei.

Uno sguardo panoramico offrono due Tavole allegate (Tav. I. e II.) nelle quali si è cercato di raggruppare i dati statistici ricavati dalle risposte per renderne più facile la consultazione (2).

(2) Le tavole indicate, e quelle successive, sono state elaborate, sulle risposte delle varie Associazioni, dal dott. Isidoro-Franco Mariani.

Tav. I. — Numero dei dipendenti in alcune categorie di industria nel 1938 e nel 1952

CATEGORIE DI INDUSTRIE	1938	PERIODO DI MASSIMA OC- CUPAZIONE POST-BELLICA		1952	FONTE DEI DATI POST- BELLICI
		ANNO	N. OCCUPATI		
Mineraria (a)	67.787	1947	85.708	62.997	A
Molitoria	13.200	1948	13.300	11.000	B
Pastificazione	23.480	1948	17.744	15.000	B
Risiera	1.871	..	..	2.100	B
Dolciaria	25.000	1947-48	30.000	25.000	B
Freddo	12.000	..	..	10.000	B
Conciaria	17.190	1948	18.107	15.131	C
Cotoniera	202.700	1949	255.000	232.000	D
Laniera	93.476	1949	126.814	111.808	D
Seta - trattura	28.951	1947	26.433	10.672	C
- torcitura	14.924	1947	15.594	7.800	C
- tessitura	20.000	..	..	30.000	C
- tintoria	6.000	..	..	7.000	B
Fibre tessili artificiali (tes- situra)	(b) 49.200	1950	50.300	37.000	B
Canapa (c)	38.000	..	..	26-27.000	B
Cappello	(d) 12.000	1948	8.700	7.600	B
Fabbricazione carta e car- toni	30.922	1952	37.483	37.483	C
Grafica	65.000	..	..	65.000	B
Editoriale	2.709	..	..	3.500-4.000	B
Siderurgia	50-60.000	..	..	65.000	B
Elettrotecnica	60.000	1950	100.000	(e) 92.000	D
Macchine per ufficio (f)	4.152	..	..	8.849	D
Costruz. aeronautiche (g)	40-50.000	1949-50	6.300	6.000	B
Cemento	(h) 16.500	..	..	16.800	B
Vetro (i)	31.000	1948	37.000	30.000	B
Materiali refrattari e terre- cotte	12-13.000	..	..	20.000	B
Fabbr. articoli sanitari (l)	1.200	..	..	2.200	B
Abrasivi rigidi e flessibili	1.300	..	..	1.500	B
Gomma	29.646	..	..	(m) 37.580	D
Spettacolo (esercizi cinem. e teatrali) (n)	20.000	..	..	50.000	B
Trasporti aerei	6.000	..	..	(o) 1.000	B
Autoservizi in concessione	(p) 8.000	..	..	(q) 25.000	B
Imprese elettriche	34.905	1952	(r) 45.448	(r) 45.448	D
Società concessionarie te- lefoniche	9.000	..	..	18.000	B

Fonti : A. statistica del Corpo delle Miniere ; B. stime dell'Associazione di categoria ; C. statistiche del Ministero del Lavoro ; D. statistiche dell'Associazione di categoria.

NOTE : a) Escluse : produzione di marmi e pietre ornamentali e da costruzione, di marna da cemento, sabbia, ghiaia ed altri materiali per l'edilizia ; impianti di preparazione dei minerali non metallici ; saline ; acque minerali ; b) 1937 ; c) i dati non sono strettamente comparabili, perchè quello prebellico comprende anche artigianato, industria preparatrice semilavorati, corderie dipendenti dallo Stato ; d) il dato prebellico, rilevato dal Ministero delle Corporazioni, contrasta con quello fornito dal censimento 1937-39 (26.530), ma è ritenuto più attendibile dall'Associazione ; e) 1951 ; f) aziende associate ; g) comprende produzione cellule e motori e di parti varie di stretto impiego aeronautico ; h) 1939 ; i) aziende associate ; l) comprende articoli di terraglia forte e dolce, di porcellana e di fire-clay ; m) aziende associate, che raggruppano il 95% circa dell'occupazione totale ; n) compresi imprenditori e coadiuvanti ; o) comprende personale locale assunto presso scali esteri ; p) 1939 ; q) 1951 ; r) aziende associate (95% circa dell'occupazione totale), non compresi gli addetti ai servizi di lettura ed esazione.

Tav. II. — Situazione dell'occupazione in alcune categorie di industria nel 1952

CATEGORIA DI INDUSTRIA	DIPENDENTI OCCUPATI (a)
Olearia	— 66 %
Cartotecnica	7-8.000
Trasformazione carta e cartone	5.000
Amianto-cemento	3.500
Marmo	8-8.500
Traffilerie	— 20-30 %
Costruzioni automobilistiche	+ 40 %
Meccanica varia	+ 64.000
Utensileria meccanica	+ 50 %
Macchinario tessile	+ 50-60 %
Macchine agricole	(b) 12.000
Fibre tessili artificiali (produzione)	— 15 %
Cellofan	— 5 %

(a) L'indicazione di aumento o di diminuzione, assoluta o percentuale, si riferisce al periodo prebellico. In mancanza di tali indicazioni, le cifre si intendono riferite al numero dei dipendenti occupati nel 1952.

(b) In percentuale, si è avuto un aumento di circa il 30-35%.

AVVERTENZE ALLE TAVOLE I e II.

I dati forniti dalle Associazioni sull'entità dell'occupazione nel rispettivo settore, sono stati raccolti nella Tav. I, quando tali notizie erano fornite sia per il 1938 che per il 1952. Ove possibile, è stato indicato anche l'anno di massima occupazione nel periodo post-bellico, con il rispettivo numero di dipendenti occupati.

Per quanto riguarda le fonti dei dati post-bellici (quelli prebellici sono generalmente tratti dal censimento industriale 1937-39), si possono identificare tre principali gruppi di esse. Il primo è dato dalle statistiche del Ministero del Lavoro: si tratta della rilevazione mensile sull'occupazione, gli orari di lavoro ed i guadagni degli operai occupati in alcuni stabilimenti industriali. Vengono censiti tutti gli stabilimenti esistenti in tredici categorie di industria (fra le quali la trattura e la torcitura serica), e quelli con almeno dieci operai in altre trenta categorie (fra cui la conciaria, la tessitura serica e la fabbricazione di carta e cartone). È evidente quindi che i dati tratti da tale fonte hanno una portata limitata, per quanto concerne sia le categorie di dipendenti (solo operai), sia l'entità di essi.

Quando invece i dati forniti nelle risposte ai questionari non sono tratti dalle statistiche del Ministero, la fonte è stata designata come «statistica dell'Associazione», se risulta che l'Associazione stessa conduce con un certo rigore una rilevazione per proprio conto; si è parlato invece di «stima» quando non sembra che tale circostanza si verifichi, ma, dalla forma di presentazione dei dati stessi, questi sembrano derivare da valutazioni estimative effettuate dalle Associazioni.

Occorre però tener presente che, in quasi tutti i casi, e qualunque sia la loro fonte, i dati forniti hanno valore approssimativo, il cui grado di attendibilità non può essere agevolmente accertato; ciò deriva anche dal fatto che non sempre le Associazioni hanno chiaramente precisato se i dati forniti in via estimativa o a seguito di apposite rilevazioni da esse curate, si riferiscono alle sole aziende operanti nel rispettivo settore.

Alcune Associazioni poi, per la mancanza di elementi numerici relativi al periodo prebellico o per altri motivi non specificati, si sono limitate a fornire dati relativi al solo anno 1952. In taluni casi, questi dati rivelano il numero dei dipendenti in tale anno; in altri, più numerosi, si riferiscono alle variazioni assolute o percentuali riscontrate nell'anno stesso rispetto all'anteguerra. Il valore estimativo di questi dati, esposti nella Tav. II, è ancora più evidente.

Infine, si ritiene opportuno far presente che alcune Associazioni, senza fornire dati quantitativi, hanno espresso il loro pensiero circa la attuale situazione dell'occupazione nel proprio settore nei confronti dell'anteguerra. Il numero degli occupati viene giudicato uguale a quello prebellico nella fabbricazione dei surrogati di caffè, nella tintoria, stampa ecc. della seta e del rayon, nelle prime lavorazioni del legno, fra gli ausiliari del traffico e nella marina mercantile; diminuzioni si sarebbero verificate nella lavorazione delle budella (circa la metà), nella juta, nella trattura serica, nelle industrie tessili varie, nelle maglierie e calzetterie, nei calzaturifici, nella costruzione di imballaggi metallici, nella costruzione e riparazione di materiale ferroviario (notevole), nei manufatti di legno, nelle fabbricazioni di porcellane e terraglie. Aumenti vengono invece denunciati nell'occupazione dei seguenti settori: birra e marmo (lieve), alimentari varie (leggero), laterizi, macchine da cucire (notevole), chimica (lieve), industrie idrominerali.

Nel complesso, sia i dati statistici disponibili che le valutazioni, fanno rilevare che la occupazione, a partire dal 1938, ha segnato un aumento sensibile fino al 1942, un ulteriore aumento tra il 1945 ed il 1947, dando poi luogo ad un andamento gradualmente discendente ma tale che il 1952 presenta un livello di occupazione maggiore di quello del 1938.

Il fenomeno è spiegabile per il primo periodo con l'incremento della occupazione derivante dalle esigenze belliche, per l'immediato dopoguerra col blocco dei licenziamenti ed il contemporaneo rientro o le assunzioni obbligatorie dei reduci e degli invalidi. Successivamente la graduale riorganizzazione dell'attività produttiva ha portato ad una riduzione, mantenendosi però l'occupazione su un livello più elevato del 1938 in base ai maggiori livelli produttivi raggiunti in quasi tutti i settori.

L'andamento del fenomeno è visto chiaramente nell'industria cotoniera e laniera nelle quali le Associazioni danno una occupazione attuale mediamente superiore del 15 % a quella del 1938, mentre segnalano dei massimi superiori di oltre un 10 % in alcuni degli anni intermedi e precisamente nell'immediato dopoguerra fino al 1949.

Dati analoghi segnalano le associazioni dell'industria cartaria, sia per la fabbricazione delle carte e cartoni, sia per le carto-tecniche e per le industrie grafiche, sia l'associazione degli editori. L'aumento di occupazione risulta però minore e non supera mediamente il 10 %.

Nel settore metallurgico l'occupazione è segnalata pressochè allo stesso livello del 1938 dopo che in questi ultimi anni la riorganizzazione delle aziende ha permesso di eliminare le eccedenze risultanti dai periodi di punta.

Le associazioni dell'industria meccanica presentano valutazioni piuttosto che dati statistici; comunque segnalano aumenti sensibili, fino al 50 %, in molti settori, elettromeccanica, produzione di mezzi di trasporto, macchine per ufficio, da cucire, tessili, utensileria, meccanica varia. Anche qui le cifre maggiori di occupazione si sono raggiunte al culmine di attività del periodo bellico (1942) e nell'immediato dopoguerra.

Orientamento analogo a quello delle industrie cotoniere e laniere (è segnalato dalle industrie del cemento e dei materiali da costruzione, delle porcellane, abrasivi e refrattari, e dalle industrie del vetro. In questi settori, peraltro, l'ultimo anno segna una situazione di crisi con conseguente diminuzione dell'occupazione che viene riportata ad un livello molto vicino a quello del 1938.

Egual andamento segnala l'industria della gomma, con un aumento di occupazione del 25 % fra il 1938 ed il 1952, e con punte ancora maggiori di un altro 20 % nel periodo intermedio. L'industria elettrica, le imprese telefoniche, gli autotrasporti in concessione, le associazioni dello spettacolo, le imprese assicurative seguono aumenti di occupazione sensibilmente maggiori di

quasi tutte le altre categorie, ma con un regolare crescendo che assegna al 1952 tali massimi.

Non mancano naturalmente i settori nei quali è segnalata nel 1952 una minore occupazione rispetto al 1938; in vari casi anche in misura sensibile.

Su questo piano sono: tutta la categoria delle industrie estrattive, qualche settore degli alimentari, alcuni settori tessili minori, l'industria del cappello, l'industria conciaria e dei calzaturifici, le industrie aeronautiche e quelle produttrici di materiale mobile ferroviario, ed infine l'industria olearia e saponiera.

In linea generale trattasi di settori nei quali la politica economica dell'autarchia e lo sviluppo delle produzioni di carattere militare avevano portato a sviluppi in una certa misura artificiosi e comunque basati su determinate linee di politica economica che non sembrano mantenibili in questo dopo-guerra. Così per tutta la produzione nazionale dei combustibili solidi, e per l'industria aeronautica.

In altri casi il settore non ha saputo sinora sviluppare produzioni a costi tali da poter mantenere un'attività produttiva pari alla potenzialità degli impianti, e si è quindi trovato in difficoltà per il graduale sviluppo della concorrenza internazionale. Non mancano, nei singoli casi, specifiche indicazioni sulla possibilità di rimuovere cause di maggiori costi, che i più intravedono in una politica economica che non considera con la dovuta attenzione, gli effetti della disparità di oneri fiscali ed oneri sociali nei confronti delle similari industrie degli altri Paesi.

Si arriva sino ad indicare situazioni specifiche nelle quali l'elemento risolutivo è considerato quanto mai semplice e di effetto sicuro: ad esempio, la riduzione del prezzo del sale per l'industria delle budella.

18. — Notevolmente uniforme è il tenore delle risposte per quanto riguarda i fattori che maggiormente hanno influito sull'aumento dell'occupazione: da una parte lo sviluppo dell'attività produttiva, che rappresenta l'aspetto sano del fenomeno, e dall'altro l'aspetto meno sano e cioè l'aumento delle maestranze derivante dal blocco dei licenziamenti, dai rientri dei reduci, dalle assunzioni obbligatorie di reduci, invalidi e minorati.

È peraltro confortante rilevare che questo secondo aspetto ha avuto modo di essere, successivamente al 1948/1949, gradualmente avviato ad eliminazione, sia per l'attenuazione del blocco dei licenziamenti, sia perchè l'aumento dell'attività produttiva ha permesso un certo ritorno ad una migliore organicità nei quadri aziendali.

L'aumento dell'attività produttiva ha acquistato particolare rilievo soprattutto in vari settori dell'industria tessile e meccanica, nei quali le caratteristiche tecniche delle produzioni mantengono un rapporto sufficientemente

basso tra produzione e mano d'opera. In altri settori, soprattutto nei chimici, in alcuni settori alimentari, nella produzione di energia elettrica, del vetro in lastre, del cemento, le caratteristiche tecniche degli impianti, hanno permesso forti sviluppi produttivi con minimo impiego di personale.

19. — Particolarmente importante è considerato questo aspetto nella valutazione delle prospettive per il prossimo periodo; l'aumento dell'occupazione, dicono le relazioni, è legato agli sviluppi della produzione, ma le tecniche moderne affidano in misura preponderante questi sviluppi alle caratteristiche dei nuovi impianti, i quali tendendo sempre di più alla meccanizzazione per lo sviluppo delle produzioni in grande serie, richiedono una mano d'opera proporzionalmente sempre meno numerosa.

Così l'industria elettrica ha davanti a sé un programma di sviluppo della produzione al ritmo del 7-8 % annuo, ma l'incremento di mano d'opera non dovrebbe essere superiore al 2 % annuo; qualcosa di analogo avverrà per l'industria del cemento, per le industrie chimiche, per le imprese telefoniche.

È posta poi in rilievo, in vari settori, la particolare situazione della esistenza di notevoli capacità produttive attualmente inutilizzate: si tratta dell'industria molitoria e della pastificazione, dell'industria dolciaria, ed in misura varia, di molti altri settori dell'industria alimentare, dell'industria conciaria e dei calzaturifici, dell'industria cartaria, dell'industria metallurgica, delle industrie di materiali da costruzione, dell'industria olearia e saponiera.

In tutti questi settori, anche se si prevedono sviluppi produttivi in una certa misura, inizialmente non si produrrà di massima un contemporaneo aumento dell'occupazione.

Le Associazioni considerano peraltro con particolare preoccupazione, il fatto che nel 1952 si sono gradualmente addensati elementi notevoli di incertezza sulle prospettive economiche per il prossimo futuro.

Ogni ulteriore sviluppo di attività produttiva è condizionato all'allargamento delle possibilità di assorbimento dei mercati di consumo. Purtroppo il mercato interno sembra piuttosto stazionario, non solo ma l'attuazione della liberalizzazione sta sviluppando in misura inquietante la concorrenza estera. All'esportazione si producono le stesse difficoltà, aggravate dai provvedimenti restrittivi che hanno inciso in misura drastica sulle esportazioni verso l'area della sterlina e verso i principali Paesi dell'Europa occidentale.

Sono colpite da questa congiuntura in maggior misura le industrie tessili, ma anche le meccaniche, le alimentari e le chimiche.

Le previsioni sull'andamento dell'occupazione nel prossimo futuro registrano pertanto una diffusa preoccupazione, tanto che è ricorrente il motivo della stazionarietà, ed in parecchi casi, si parla di diminuzione.

Peraltro molte delle categorie considerano la prospettiva di un avvenire migliore qualora si modifichino gli attuali orientamenti della politica economica governativa con interventi intesi a limitare la liberalizzazione, ad attuare una più efficace difesa doganale contro le importazioni, a reagire contro le politiche degli altri Paesi intese ad incoraggiare le proprie esportazioni con analoghi interventi, soprattutto nel campo fiscale, in modo da determinare un alleggerimento dei costi di produzione.

20. — Un particolare aspetto dell'occupazione, che, rispondendo al questionario, le categorie mettono in rilievo, è quello della stagionalità. Oscillazioni stagionali nell'occupazione, si verificano in misura sensibile, soprattutto in vari settori dell'industria alimentare in relazione alla stagionalità delle produzioni agricole, in alcuni settori del commercio particolarmente pubblici esercizi e nel settore dello spettacolo. Negli altri settori, viceversa, le oscillazioni stagionali sono soprattutto in relazione alle fluttuazioni stagionali della domanda, e pertanto gli sforzi intesi a mantenere un regolare ritmo produttivo possono ridurre sensibilmente tali situazioni.

In conclusione sono più ampiamente diffusi gli effetti delle oscillazioni stagionali sull'orario di lavoro, che sul volume dell'occupazione.

21. — Alla struttura qualitativa del personale occupato, ed alla produttività del lavoro, si riferiscono le domande n. 3, 5 e 6. Anche qui le risposte, sia pure con le particolarità di aspetti specifici di singoli settori, presentano una grande uniformità.

In generale si rileva un peggioramento nel rapporto tra produttività del lavoro e costo della mano d'opera, anche se l'influenza sulla occupazione è naturalmente indiretta: gli alti costi del lavoro contribuiscono a formare alti costi di produzione, questi ultimi limitano le possibilità di collocamento del prodotto, ed a sua volta la limitata attività produttiva derivante dalla limitata domanda, non determina naturalmente necessità di aumento della mano d'opera. In alcuni settori il problema è segnalato con particolare rilievo, come ad esempio nell'industria cartaria e nelle industrie dei materiali da costruzione.

In molti settori si riscontra in realtà un aumento della produttività del lavoro, ma sempre l'aumento dei costi di lavoro è dichiarato sensibilmente maggiore.

L'Associazione nazionale dell'industria chimica rileva che nel proprio settore, le attrezzature sono assolutamente determinanti per i processi produttivi, e quindi il miglior rendimento della mano d'opera si pone non come un problema di produttività del lavoro, ma come un problema di organizzazione aziendale.

22. — L'analisi dei mutamenti verificatisi nella struttura qualitativa del personale delle aziende, dà luogo a due ordini di considerazioni a seconda che riguardi il rapporto tra qualifica del personale e struttura tecnica dell'industria, ed il rapporto tra qualifica del personale e regolamentazione legislativa e contrattuale del rapporto di lavoro.

Sotto il primo aspetto, le modificazioni rispetto all'anteguerra risultano in linea generale limitate, anche se possa considerarsi di carattere generale il fenomeno di un progressivo perfezionamento tecnico degli impianti che richiede una occupazione proporzionalmente crescente di personale qualificato e specializzato. È segnalata inoltre una maggior complessità delle operazioni amministrative per la parte contabile, in particolare per quella relativa all'amministrazione del personale stesso, che ha per conseguenza, un aumento nella occupazione impiegatizia.

Più profonde modificazioni sono rilevate come derivanti invece dalla disciplina contrattuale dei rapporti di lavoro sia sotto l'aspetto della regolamentazione delle qualifiche, sia per le conseguenze della disciplina salariale.

Sotto il primo aspetto è generalmente rilevato uno slittamento verso l'alto delle qualifiche; la percentuale degli specializzati e qualificati supera ormai nettamente quella dei manovali in quanto i contratti di lavoro, dal periodo bellico in poi, hanno favorito al massimo l'inquadramento nelle qualifiche superiori.

Le percentuali variano naturalmente da settore a settore, ma si può in generale rilevare che gli specializzati e qualificati, costituiscono ormai mediamente non meno del 50 % della maestranza.

L'onere salariale provoca poi uno spostamento della occupazione dal campo femminile a quello maschile, ed una netta diminuzione, segnalata in tutti i settori, dell'occupazione minorile.

Il problema è particolarmente sentito nell'industria meccanica e nell'industria tessile e dell'abbigliamento.

Si è cercato di raggruppare anche i dati relativi a questi fenomeni in alcune tavole, sebbene parziali e non tutti omogenei.

Così la Tav. III, offre gli elementi della composizione per sesso dei dipendenti occupati in alcune categorie di industria nel 1952, purtroppo, non in tutti i casi con la comparazione col 1938.

Le Tav. IV e V offrono la composizione per qualifiche. Particolarmente interessanti, per la loro completezza, i dati della Tav. V-3 relativi all'industria laniera, e nella Tav. V-1, quelli relativi alla siderurgia, alla produzione automobilistica, all'industria elettrica e ad alcune categorie tessili.

Tav. III. — Distribuzione per sesso dei dipendenti occupati in alcune categorie di industria (uomini e donne su 100 dipendenti in complesso) (*)

CATEGORIE DI INDUSTRIA		UOMINI	DONNE
Olearia	(O e I)	90,0	(a) 10,0
Cotoniera	(b)	25-20	75-80
Laniera - pettinatura	1938	47,41	52,59
	1952	51,24	48,76
- filatura pettine	1938	21,82	78,18
	1952	19,77	80,23
- filatura cardata	1938	63,57	36,43
	1952	66,45	33,55
- tessitura	1938	27,19	72,81
	1952	26,78	73,22
- complesso 4 settori	1938	36,70	63,30
	1952	37,13	62,87
Seta - trattura	. . . . .	5,0	95,0
- torcitura : I	. . . . .	57,5	42,5
	: O	11,4	88,6
	: complesso	13,2	86,8
- tintoria ecc.	1938	85,0	15,0
	1952	80,0	20,0
Canapa	1938	20,0	80,0
	1952	22-25	78-75
Cappello	. . . . .	34,0	66,0
Trasformazione carta e cartone	. . . . .	50,0	50,0
Cartotecnica	. . . . .	20,0	80,0
Grafica (c)	. . . . .	75,0	25,0
Costruzioni automobilistiche (d)	. . . . .	93,0	7,0
Conciaria	. . . . .	65,0	35,0
Chimica - O (e)	1943	89,6	10,4
	1951	91,4	8,6
- I (farmaceutica)	1946	53,4	46,6
	1952	56,4	43,6

Segue: Tav. III. — Distribuzione per sesso dei dipendenti occupati in alcune categorie di industria (uomini e donne su 100 dipendenti in complesso) (*)

CATEGORIE DI INDUSTRIA	UOMINI	DONNE
Fibre tessili artificiali (prod.) 1938	53,0	47,0
1952	60,89	39,11
Imprese elettriche: O (f) 1946	99,41	0,59
1952	99,35	0,65
I (g) 1946	81,78	18,22
1952	82,36	17,64
complesso (h) 1946	93,20	6,80
1952	93,15	6,85

(*) In mancanza di indicazioni contrarie, i dati si riferiscono ai soli operai ed all'anno 1952 (O = operai, I = impiegati).

(a) Compresa una percentuale di ragazzi. (b) Minori: 6,50 % del totale. (c) Minori: 7 % del totale. (d) Minori: 0,1 % del totale. (e) Minori: 12,8 % del totale nel 1943 e 6,33 % nel 1951. (f) Minori: 0,59 % del totale nel 1946 e 1,12 % nel 1952. (g) Minori: 4,74 % del totale nel 1946 e 1,26 % nel 1952. (h) Minori: 4,20 % del totale nel 1946 e 1,17 % nel 1952.

Tav. IV. — Distribuzione per qualifiche dei dipendenti occupati in alcune categorie di industrie (Operai e impiegati su 100 dipendenti in complesso) (*)

CATEGORIE DI INDUSTRIE	OPERAI	IMPIEGATI
Olearia	94,0	6,0
Laniera 1947	93,25	6,75
1952	93,60	6,40
Torcitura serica	96,0	4,0
Canapa	97-96	3-4
Siderurgia 1938	92-93	8-7
1952	88-85	12-15
Costruz. automobilistiche 1938	86,0	14,0
1952	80,0	20,0
Cemento	89,3	10,7
Conciaria	90,0	10,0
Imprese elettriche 1946	64,77	35,23
1952	63,50	36,50

(*) In mancanza di indicazioni contrarie i dati si riferiscono al 1952.

Tav. V. — Distribuzione per qualifiche dei dipendenti in alcune categorie di industria :
1) Operai in alcune industrie

QUALIFICHE DI OPERAI	ESTRAZIONE DI OLIO DA SEMI CON SOLVENTI (1952)	TORCITURA SERICA (1952)			CANAPA	
		uomini	donne	totale	1938	1952
Intermedi (capi operai) . . . . .	..	..	..	..	} 80-78	95,5
Operai specializzati	8	} 10,3	87,7	98,0(97,0)		
Operai qualificati	20				} 1,1	0,9	2,0( 3,0)	} 20-22	4,5
Manovali specializzati	} 72	} 11,4	88,6	100,0						100	100,0
Manovali comuni					(a) 100	11,4	88,6	100,0	100			100,0
TOTALE	(a) 100	11,4	88,6	100,0	100	100,0

(a) Solo uomini adulti; donne e ragazzi costituiscono il 10% del complesso dei dipendenti operai e impiegati

QUALIFICHE DI OPERAI	TINTORIA, STAMPA, APPARECCHIATURA ECC. SETA E RAYON					
	1938			1952		
	uomini	donne	totale	uomini	donne	totale
Operai specializzati	14,5	—	14,5	64,50	14,00	78,50
Operai qualificati	33,0	—	33,0	11,00	5,95	16,95
Manovali specializzati	33,0	12,0	45,0	4,00	—	4,00
Manovali comuni	4,5	3,0	7,5	0,50	0,05	0,55
TOTALE	85,0	15,0	100,0	80,00	20,00	100,00

QUALIFICHE DI OPERAI	FABBRICAZIONE FELTRI E CAPPELLI DI PELO (1952)		SIDERURGIA		COSTRUZIONI AUTOMOBILISTICHE (1952)	
	uomini	donne	1938	1952	Alfa Romeo	altre aziende
Operai specializzati	50,0	40,0	3-4	12-15	} 65	50
Operai qualificati	} 50,0	60,0	28-30	38-35		
Manovali specializzati			50-46	42-45	} 35	50
Manovali comuni			19-20	8-5		
TOTALE	100,0	100,0	100	100	100	100

Segue: Tav. V. — Distribuzione per qualifiche dei dipendenti in alcune categorie dell'industria:
Segue: 1) Operai in alcune industrie

QUALIFICHE DI OPERAI	CONCIARIA (1952)	CHIMICA (c)		CE- MENTO (1952)	IMPRESE ELETTRICHE		
		1943	1951		1-1-1946	1-1-1950	1-1-1952
Intermedi (capi operai) . .	6	3,57	—	8	..	..	..
Operai specializzati	33	20,02	—	29	15,48	16,23	16,54
Operai qualificati	33	33,67	—	21	41,35	43,28	44,23
Manovali specializzati . . .	14	25,64	—	16	30,27	29,20	28,58
Manovali comuni	2	17,10	—	26	12,90	11,29	10,65
TOTALE . .	(b) 88	100,00	—	100	100,00	100,00	100,00

(b) Più l'1% di apprendisti e l'11% di addetti ai servizi ausiliari. (c) Solo uomini adulti; donne e minori costituiscono rispettivamente il 9,10% ed il 12,80% delle maestranze operaie nel 1943; l'8,06% ed il 6,33% nel 1951.

2) Operai dell'industria laniera (1952)

QUALIFICHE DI OPERAI	FILATURA CARDATA AUTONOMA			FILATURA PETTINATA AUTONOMA			TESSITURA					
							uomini		donne		totale	
	uomi- ni	donne	totale	uomi- ni	donne	totale	com- ples- so	di cui a cot- tino	com- ples- so	di cui a cot- tino	com- plesso	di cui a cot- tino
Specializzati A. . .	6,6	0,3	6,9	5,0	1,6	6,6	7,7	—	9,2	6,5	16,9	6,5
Specializzati B. . .	2,6	—	2,6	0,6	0,1	0,7	1,9	—	3,1	2,8	5,0	2,8
Qualificati I. . . .	30,1	4,9	35,0	17,8	10,6	28,4	21,7	7,6	28,0	22,7	49,7	30,3
Qualificati II . . .	13,0	39,3	52,3	2,5	54,7	57,2	4,1	1,1	22,9	3,3	27,0	4,4
Operai comuni . . .	1,4	1,2	2,6	1,9	2,3	4,2	0,3	—	0,7	—	1,0	—
Manovali	0,6	—	0,6	2,8	0,1	2,9	0,4	—	—	—	0,4	—
TOTALE	54,3	45,7	100,0	30,6	69,4	100,0	36,1	8,7	63,9	35,3	100,0	44,0

3) Impiegati nell'industria farmaceutica

CATEGORIE DI IMPIEGATI	1946			1952		
	uomini	donne	totale	uomini	donne	totale
1ª categoria	12,1	1,2	13,3	17,0	1,8	18,8
2ª categoria	24,0	6,3	30,3	24,1	6,1	30,2
3ª categoria A	12,1	26,0	38,1	13,1	28,4	41,5
3ª categoria B	5,2	13,1	18,3	2,2	7,3	9,5
TOTALE	53,4	46,6	100,0	56,4	43,6	100,0

AVVERTENZE ALLE TAV III, IV e V.

Nelle tav. III, IV e V, sono stati raccolti i dati sulla composizione strutturale della massa dei dipendenti in alcuni settori con particolare riguardo, rispettivamente, alla distribuzione per sesso, a quella fra impiegati ed operai ed alla composizione per qualifica delle maestranze operaie ovvero, nel caso dell'industria farmaceutica, degli impiegati.

Non può essere adeguatamente valutato il grado di precisione di questi dati, derivanti solo eccezionalmente da apposite indagini per campione (laniera) o da rilevazioni quasi complete (elettricità); in particolare nessun giudizio può essere formulato sulla loro comparabilità, in quanto non sempre risulta chiaro, se, ad esempio, i dati sulla distribuzione per sesso si riferiscano al complesso dei dipendenti o ai singoli operai; e se quelli sulla distribuzione per qualifiche comprendano anche le donne.

Ad ogni modo, si ritiene che questi dati abbiano in ogni caso un sufficiente valore indicativo.

23. — Il problema della incidenza del costo del lavoro sui costi di produzione, e della struttura e composizione del costo di lavoro, con la valutazione della influenza della disciplina contrattuale delle retribuzioni, degli elementi accessori e della disciplina degli oneri sociali, trova una considerazione concorde nell'apprezzamento che i costi del lavoro influiscono sui costi di produzione in misura più che proporzionale rispetto al periodo prebellico, e che la disciplina contrattuale delle retribuzioni e degli elementi accessori, nonchè la disciplina degli oneri sociali, costituiscono un forte motivo di remora ad una maggiore occupazione.

Anche qui i dati numerici sono stati raggruppati, per comodità di consultazione, in due tavole (v. Tav. VI-VII).

Nell'industria chimica ad esempio, l'incidenza del costo di lavoro sul prodotto, è valutata nel 1952, pari al 50 %, contro il 22 % nel 1938. Punte ancora maggiori, fino al 75 % raggiunge tale incidenza nell'industria vetraria. Intorno al 25-30 % è calcolata in vari settori dell'industria meccanica, ed in altri.

Si rileva da molte Associazioni che l'onere salariale per la retribuzione diretta non rappresenta mediamente più del 60 % del costo di lavoro, mentre un altro 40 % è rappresentato dagli elementi accessori del salario, e dagli oneri sociali. Sono tra queste alcune categorie tessili, la meccanica varia, la chimica, le costruzioni automobilistiche ed altre. È soprattutto questo peso aggiuntivo che rende difficile la situazione, in quanto costituisce la differenza più sensibile rispetto ai costi di lavoro delle industrie concorrenti degli altri Paesi.

La conseguenza di estrema gravità è che l'industria italiana si trova gravemente anticappata sul piano della concorrenza internazionale portata in misura massiccia con la liberalizzazione anche sul mercato interno.

Analoga situazione è lamentata anche dalle categorie commerciali.

Deriva perciò dai costi di lavoro un ostacolo decisivo alla diminuzione dei costi di produzione e quindi all'allargamento della domanda; ne consegue una remora all'incremento dell'attività produttiva e quindi all'aumento dell'occupazione.

Un'altra remora all'aumento dell'occupazione, deriva dalla rigidità che la disciplina contrattuale e legislativa degli oneri salariali diretti ed accessori, e degli oneri sociali, provoca nei costi stessi, nel senso che anche per occupazioni accessorie, o limitate nel tempo, od occasionali, le norme stesse non prevedono possibilità di deroghe o mitigazioni; ciò induce le aziende ad eliminare in una certa misura, iniziative che verrebbero a costituire nuove occasioni di lavoro.

Tav. VI. — Composizione percentuale del costo del lavoro in alcune categorie di industria (*)

CATEGORIE DI INDUSTRIA	RETRIBUZIONE DIRETTA	RETRIBUZIONE INDIRETTA	ONERI SOCIALI
Alimentari vari (fabbricazione surrogati di caffè): Operai	55,6	44,4	
Impiegati	60,0	40,0	
Cotoniera	—	(a) 15	—
Torcitura serica	59,01	(b) 12,06	(c) 28,93
Fibre tessili artificiali (tessitura)	—	(a) 15	—
Juta - 1952	55,5	16,7	27,8
1938	83,3	16,7	
Calzaturifici	60,0	12,0	28,0
Trasformazione carta e cartone		60,0	40,0
Grafica		60,0	40,0
Fonderie	35,0	65,0	
Meccanica varia	(d) 56,74	14,15	29,11
Costruzioni automobilistiche	61,4	14,1	24,5
Chimica - 1952	57,2	16,0	26,8
1938	84,5	5,8	9,7
Telefoni	54-50	46-50	

(*) In mancanza di indicazioni contrarie, i dati si riferiscono al costo del lavoro dell'operaio ed all'anno 1952. (a) Incidenza percentuale sul salario delle retribuzioni per ferie e gratifica natalizia. (b) Compreso l'1,19% per accantonamento indennità anzianità. (c) Di cui 25,31% sulla retribuzione diretta e 3,62% sulla retribuzione indiretta. (d) Compreso lo 0,97% di caropane.

Tav. VII. — Incidenza del costo del lavoro sui costi di produzione in alcuni settori di attività industriali

SETTORI	VALORE PERCENTUALE	SETTORI	VALORE PERCENTUALE
Molitoria e pastificazione	30	Trasform. carta e cartone	10-25
Fabbric. surrogati caffè	(a) 19	Costruzioni automobilistiche	(b) 26-27
Industria del freddo	25	Materiale autoferrottramviario	30-55
Trattura serica	30-40	Imballaggi metallici	(c) 17
Torcitura serica	50-80	Laterizi	50
Tintura, stampa ecc. della seta	40	Vetro	25-75
Canapa - trasformazione	75	Industria idrominerali	50
- pettin. a mano	70-80	Telefoni	(d) 50
		Autoservizi in concessione	35

(a) Di cui: 5% per salari, 4% per oneri sui salari, 6% per stipendi, 4% per oneri sugli stipendi. (b) Negli stabilimenti terminali; 55-60% considerando anche gli oneri delle aziende fornitrici e subfornitrici dei semilavorati. (c) 13% nel 1938. (d) 22% nel 1938.

AVVERTENZE ALLE TAVOLE VI e VII

Nelle Tav. VI e VII sono stati raccolti i dati relativi, rispettivamente, alla composizione del costo del lavoro ed all'incidenza di questo sui costi di produzione. A questo proposito, occorre osservare che, ovviamente, tale incidenza varia, all'interno di uno stesso settore, a seconda delle lavorazioni: si spiega così il largo campo di variazione che i valori presentano in taluni casi.

Nella Tav. VI, unificando le diverse terminologie e classificazioni usate dalle singole Associazioni, gli elementi costitutivi del costo del lavoro sono stati raggruppati in tre categorie: a) retribuzione diretta: quella che il lavoratore percepisce a compenso di lavoro effettivamente prestato; b) retribuzione indiretta: quella cui il lavoratore ha diritto — in virtù di disposizioni legislative o contrattuali — pur senza che vi corrisponda una effettiva prestazione di lavoro (ferie annue, festività retribuite, gratifica natalizia); c) oneri sociali: importo dei contributi assicurativi e previdenziali posti dalla legge a carico del datore di lavoro. Non sembra che fra questi siano mai stati compresi anche oneri a carattere facoltativo.

24. — Gli orari di lavoro sono tra i più vari. La base normale, anche in relazione al regime salariale, è segnalata in 48 ore settimanali per i lavori non discontinui, ma in quasi tutti i settori le categorie segnalano riduzioni varie, a 44 ed anche a 40 ore settimanali.

Indipendentemente dalla situazione contingente, alla domanda se una riduzione dell'orario di lavoro normale potrebbe favorire la maggiore occupazione, la risposta generale è che il regime attuale rappresenta un minimo compatibile con i costi di lavoro, ed una diminuzione dell'orario a favore di una maggiore occupazione, aumentando ancora i costi di lavoro e quindi di produzione, avrebbe conseguenze gravissime e totalmente negative. Non si esclude naturalmente che un apprezzabile aumento di produttività di carattere duraturo potrebbe, a situazione consolidata, far pensare ad eventuali riduzioni di orario; rimarrebbero sempre da risolvere, in varia misura, problemi tecnici, di settore, in particolare segnalati dalle aziende elettriche e telefoniche, dalle industrie chimiche, ecc.

25. — La idoneità professionale della mano d'opera disponibile per l'assunzione, la formazione professionale in genere, le funzioni ed il funzionamento degli uffici di collocamento, formano oggetto di alcune domande del questionario.

Anche qui, ove si voglia prescindere dalle sfumature di giudizio, determinate in parte da specifiche situazioni tecniche di settore, si riscontra nelle risposte una notevole omogeneità.

In genere le categorie affermano che nella ricerca di personale per nuova assunzione, non si incontrano particolari difficoltà, eccetto che nella ricerca di personale altamente specializzato, ed in qualche caso di qualificato; naturalmente queste difficoltà variano secondo la categoria, ma, tranne che in pochi casi, (alcuni settori meccanici soprattutto) non si ritiene che ne derivino apprezzabili inconvenienti per l'attività produttiva. Naturalmente si sottolinea la necessità di dar corso ad adeguata preparazione in sede aziendale in quanto gli sviluppi tecnici degli impianti richiedono preparazione ed attitudine che sono spesso diversi e particolari nei singoli rami dell'industria.

È peraltro comunemente segnalata la difficoltà di trovare specializzati e qualificati per i servizi generali di manutenzione, più o meno in tutti i settori.

Anche le categorie commerciali lamentano che esiste una forte pressione di mano d'opera disoccupata non qualificata, mentre difficoltà di reperimento di personale qualificato e specializzato di nuova assunzione si riscontrano in molti settori.

Il giudizio sui sistemi in atto per la preparazione professionale e sugli attuali criteri ed ordinamenti dei corsi di addestramento e perfezionamento

dei lavoratori, è generalmente positivo. Si rileva però che la preparazione di base è sempre un po' generica, mentre un più stretto collegamento tra scuole ed aziende potrebbe portare i programmi di insegnamento su basi più pratiche e quindi dare i risultati migliori agli effetti della formazione del personale da inserire nei quadri aziendali. Attualmente la specifica preparazione professionale deve essere completata in sede aziendale. L'inconveniente maggiore deriva dal fatto che il regime salariale e gli oneri sociali relativi agli apprendisti sono sproporzionati al rendimento degli stessi e quindi si verifica un aggravio sensibile per l'azienda. Il risultato è che le aziende tendono a ridurre continuamente l'assunzione di apprendisti con inevitabile danno sia per l'occupazione dei minori sia per la formazione professionale in genere dei lavoratori.

Ampio sviluppo alla istruzione professionale presso le scuole ma in contatto con le aziende, viene data dalle aziende elettriche le quali auspicano che un più diretto e continuo contatto con le scuole stesse possa dar modo di favorire una migliore selezione tecnica e psicotecnico-attitudinale del personale.

Per l'industria chimica in linea di massima è segnalata più che una preparazione tecnica, la necessità di selezionare particolari attitudini di capacità di attenzione e di precisione nella esecuzione degli ordini di lavoro: vi si provvede quindi con la selezione aziendale.

Nella meccanica, particolare sviluppo della preparazione professionale sia con scuole aziendali che con scuole interaziendali è segnalata dalla ANFIAA, dall'Associazione Costruttori Macchine per ufficio, e macchine da cucire.

Per i tessili esiste un certo complesso di scuole e di istituti di istruzione professionale nel settore laniero, e nel settore serico, mentre in altri settori si richiede un maggiore sviluppo dell'addestramento professionale extra aziendale.

26. — Più sensibili si dimostrano le categorie agli inconvenienti determinati dal sistema di avviamento al lavoro tramite gli uffici di collocamento. In generale si ammette che il sistema non porti inconvenienti sensibili per quanto riguarda il personale non qualificato. Anche in questo caso peraltro, si lamenta la scarsa elasticità degli uffici di collocamento sia per quanto riguarda le riassunzioni di vecchi dipendenti, preferite soprattutto dalle aziende che hanno periodi di morta stagione durante i quali licenziano una parte della maestranza, sia per quanto riguarda la classificazione dei lavoratori fra agricoli ed industriali la quale limita l'occupazione durante i periodi di intercampa-gna, sia infine per quanto riguarda i trasferimenti territoriali.

Per le maestranze specializzate e qualificate le categorie tutte concordano invece nel segnalare la opportunità di un allargamento della richiesta nomi-

nativa attualmente limitata solo ad alcune categorie; in generale si lamenta che l'ufficio di collocamento tende ad una selezione basata piuttosto sulla urgenza del bisogno del lavoratore che sulla selezione di qualifica e di attitudini.

27. — Una situazione del tutto particolare è quella segnalata dalla Confederazione Generale dell'Artigianato. È molto difficile trovare lavoratori specializzati per molte attività in conseguenza della mancanza di addestramento professionale che una volta veniva praticato nelle botteghe artigiane; gli oneri eccessivi che gravano sull'apprendistato hanno limitato enormemente tale pratica, alla mancanza della quale non si può ovviare con scuole professionali data la vastità e l'eterogeneità delle attività artigiane. Bisogna rimediare tornando al riconoscimento della funzione di scuola della bottega artigiana, e quindi alleviando con opportuni provvedimenti gli oneri connessi alla istruzione delle maestranze.

Anche il sistema dell'assunzione tramite gli uffici di collocamento costituisce una remora all'occupazione presso le aziende artigiane, le quali essendo quasi sempre a conduzione familiare danno molto rilievo all'elemento della fiducia personale.

28. — Sulle possibilità di sviluppo dell'occupazione il questionario poneva alle categorie due ordini di problemi, cioè problemi relativi ai criteri di organizzazione aziendale, e problemi relativi ad orientamenti di politica economica generale specificatamente per ciascun settore produttivo.

Le risposte trascurano in generale il primo punto nell'assunto, sottinteso e qualche volta anche esplicito, che le aziende realizzino di fatto la migliore combinazione dei fattori produttivi resa possibile dall'attuale situazione economica generale e di ciascun settore.

È viceversa sul secondo punto che le categorie prospettano gli aspetti più decisivi, a loro parere, del problema di un allargamento dell'occupazione. Il presupposto generale è che quest'ultima possa aversi soltanto attraverso un aumento di attività produttiva, a sua volta condizionata ad un allargamento della domanda.

Il problema così è riportato a quello dell'allargamento dei mercati di consumo interni ed esteri, considerato possibile a condizione che venga svolta dagli organi di governo una adeguata politica economica.

I capisaldi di tale politica economica dovrebbero essere tre:

a) limitazione della concorrenza estera sul mercato interno attraverso la limitazione delle importazioni da ottenersi o con revoche delle liberalizzazioni, o con adeguata politica doganale;

b) incoraggiamento alla esportazione con sgravi fiscali, coordinamento di iniziative, adeguata politica di accordi commerciali ;

c) contributo ad una riduzione dei costi di produzione con adeguata politica creditizia e fiscale.

L'accento è posto su uno o sull'altro dei suddetti elementi a seconda delle particolarità dei settori.

Le aziende produttrici e distributrici di energia elettrica pongono in prima linea il problema del finanziamento della costruzione dei nuovi impianti ; accanto allo sviluppo del credito a medio e lungo termine, a tassi inferiori a quelli attuali, ritengono che soltanto lo sblocco delle tariffe possa ridare l'equilibrio economico ai bilanci aziendali e permettere il ricorso al risparmio privato per i finanziamenti stessi.

Analoga è la posizione delle aziende telefoniche.

L'Associazione delle industrie chimiche pone l'accento, sulla politica degli scambi, che attraverso la liberalizzazione, attuata senza aver predisposto una sicura e manovrabile tariffa doganale, lascia il settore alla mercè del *dumping* estero.

Eguale una difesa migliore dalla concorrenza estera auspicano le categorie della meccanica, richiedendo accanto ad una adeguata difesa doganale la possibilità di alleggerire i costi di produzione attraverso una riduzione del costo delle principali materie prime, l'alleviamento di oneri fiscali e sociali, ed una politica di credito a basso costo.

In particolare l'associazione dei fabbricanti di autoveicoli ritiene che un sensibile allargamento del mercato interno possa avvenire attraverso una maggior cura della viabilità, e soprattutto una riduzione degli oneri fiscali sull'automobile.

Particolare posizione assume l'industria aeronautica e quella di produzione di materiale mobile ferro-tranviario per le quali una stabilizzazione di mercato può aversi soltanto attraverso forniture allo Stato e ad Enti pubblici, con programmi a lunga durata.

Le industrie tessili, partendo dalla premessa che in campo aziendale si sono già realizzate le massime possibilità di riduzione dei costi, pensano che una ripresa della domanda può solo essere provocata nel campo interno e raggiunta alla esportazione da una energica politica di sgravi sociali e fiscali che consenta una sensibile ulteriore riduzione dei costi stessi.

A tale politica dovrà accompagnarsi anche lo sviluppo di particolari agevolazioni creditizie a lunga scadenza per l'ammodernamento degli impianti e macchinari, la concessione di crediti alla esportazione e la costituzione di organismi per il coordinamento della esportazione stessa.

I settori alimentari puntano piuttosto su una politica che incoraggi l'aumento dei consumi interni, suscettibili di sviluppi sensibili sull'attuale basso livello. Particolarmente sensibili a questo problema sono le industrie dolciarie che lamentano negli oneri fiscali che gravano soprattutto sullo zucchero e sul cacao, e nella recente legge sulla finanza locale, ostacoli decisivi all'espansione dei consumi.

Per l'industria molitoria e quella della pastificazione nelle quali l'attrezzatura produttiva è ampiamente esuberante rispetto alle possibilità di assorbimento del mercato interno soltanto lo sviluppo dell'esportazione può provocare maggiore attività e quindi maggiore occupazione.

Altri settori poggiano la possibilità di sviluppi produttivi sulla disponibilità di materie prime d'importazione in misura più ampia ed a costi minori.

Così l'industria della spremitura e raffinazione degli olii e di semi, l'industria saponiera, l'industria della lavorazione del legno, alcuni settori della meccanica, l'industria conciaria.

Infine facilitazioni creditizie particolarmente adeguate, interventi a favore del turismo, moderazione adeguata della pressione fiscale, e qualsiasi azione atta a sviluppare gli scambi all'interno e sul mercato internazionale, richiedono le categorie commerciali, ritenendo che un incremento dell'occupazione non possa aversi che attraverso lo sviluppo dell'attività del settore.

CAPITOLO IV

LE RELAZIONI DELLE ASSOCIAZIONI SINDACALI DI CATEGORIA DEI LAVORATORI

29. Il questionario alle Associazioni Sindacali di categoria dei lavoratori. — 30. Aspetti generali del problema dell'occupazione e della disoccupazione rilevati nelle relazioni. — 31. Valutazione della attuale situazione anche in confronto al 1938. — 32. Cause principali delle variazioni in aumento della disoccupazione. — 33. Riflessi sull'occupazione delle discipline del lavoro: collocamento, retribuzioni, orari di lavoro. — 34. Occupazione delle donne, degli anziani, dei minori. Problema dell'apprendistato e della istruzione tecnica e professionale. — 35. Considerazioni su una politica produttiva per una maggior occupazione.

29. — Il questionario diretto alle Associazioni sindacali di categoria dei lavoratori, è stato inviato a 43 Associazioni aderenti alla Confederazione Generale Italiana del Lavoro (C. G. I. L.), a 30 Associazioni aderenti alla Confederazione Italiana dei Sindacati Lavoratori (C. I. S. L.), alla Unione Italiana Lavoratori (U. I. L.) ed alla Confederazione Italiana dei Sindacati Nazionali Lavoratori (C. I. S. N. A. L.).

Alla data di chiusura dei lavori della Commissione non tutte le risposte sono ancora pervenute.

Più numerose (20) le risposte inviate dalle Associazioni aderenti alla CISL che coprono praticamente i più importanti settori industriali ad eccezione dell'edilizia, il settore dei salariati e braccianti agricoli, quello della gente di mare, ed altri minori.

Meno numerose (16) le risposte pervenute dalle Associazioni aderenti alla CGIL, le quali peraltro interessano settori importanti come quelli delle industrie alimentari, delle industrie tessili e dell'abbigliamento, degli autoferrottranvieri, e dell'edilizia.

La CISNAL ha risposto con una relazione riguardante i problemi dell'occupazione e della disoccupazione soltanto in agricoltura.

30. — È estremamente difficile ridurre i molteplici elementi rilevati nei vari settori ai lineamenti generali di una situazione unitaria perchè la complessità dei fenomeni connessi all'occupazione ed alla disoccupazione viene rilevata, nelle diverse relazioni, con aspetti diversi non soltanto in relazione alle categorie ma anche in relazione ai luoghi ed ai periodi di tempo presi in considerazione; e tale multiformità di aspetti è difficilmente riconducibile ad unità per

mancanza di sufficienti dati statistici e per la limitata omogeneità di quelli segnalati.

In linea di massima si possono però ricavare anche dalla molteplicità e varietà degli elementi prospettati, alcuni aspetti ai quali è possibile attribuire una validità generale per tutte le categorie.

È anzitutto confermata unanimemente nelle relazioni l'esistenza di una forte pressione di mano d'opera disponibile sul mercato di lavoro. Pur non potendosi isolare e definire il fenomeno nei confronti dei vari settori, si ricava dalle relazioni che lo stesso è dovuto in misura notevole ad affluenza di lavoratori non specificatamente qualificati in cerca di lavoro; si tratta di una massa fluttuante che si sposta di volta in volta dall'industria al commercio, ad altri settori e che si manifesta con particolare intensità nella morta stagione dei lavori agricoli.

Un secondo aspetto di carattere generale è che anche nelle categorie nelle quali è in atto una disoccupazione specifica, cioè dei lavoratori già stabilmente e durevolmente occupati nella categoria stessa, fra i disoccupati abbondano i non qualificati ed i generici, mentre i qualificati e gli specializzati possono normalmente contare su una offerta di lavoro sufficiente a ridurre al minimo i periodi di disoccupazione.

Un altro aspetto rilevato con carattere di generalità è dato dalla considerazione che in vari settori esiste una sensibile tendenza delle aziende a valersi di lavoratori a domicilio in relazione al minor onere diretto ed indiretto che questi comportano, ed alle possibilità di evasione alla disciplina salariale e previdenziale che il rapporto di lavoro a domicilio offre.

Infine con valore generale per tutte le categorie, ricorre la considerazione che un incremento decisivo dell'occupazione potrà aversi soltanto con una politica economica che stimoli decisamente lo sviluppo generale dell'attività produttiva, attraverso un allargamento dei mercati, una riorganizzazione e modernizzazione degli impianti al fine di sviluppare produzioni di serie a prezzi economici, ed infine con l'interessamento dei lavoratori attraverso una più diretta partecipazione alla conduzione aziendale ed agli utili.

31. — Le prime tre domande avevano lo scopo di inquadrare il fenomeno della disoccupazione statisticamente anche nei confronti dell'anteguerra, di metterne in rilievo gli elementi determinanti e di chiarire l'importanza degli aspetti che presenta la pressione della richiesta sul mercato del lavoro.

Dal punto di vista statistico le risposte non offrono un insieme di dati sufficiente ad inquadrare la situazione nel complesso, nè per grandi settori economici (industria, commercio, agricoltura, ecc.): questo perchè mancano i dati in parecchi settori soprattutto per quanto riguarda il raffronto col 1938.

Risultano invece alcune situazioni statistiche per categoria, alcune delle quali riferite a categorie molto importanti come i metalmeccanici, le industrie alimentari, le industrie tessili, le industrie estrattive.

I dati non sono in genere derivati da rilevazioni specificatamente eseguite agli effetti dell'inchiesta, ma dalla normale attività di rilevazione delle Associazioni e riguardano soprattutto i disoccupati più che gli occupati.

Fra le categorie industriali una sensibile disoccupazione specifica è segnalata nelle industrie estrattive, nei tessili, nei metalmeccanici (18 % del totale degli addetti) ed in alcuni sottosectori delle industrie chimiche, delle industrie alimentari e dell'abbigliamento. Per l'industria edilizia è segnalata una percentuale di disoccupati oscillante fra il 30 % e 40 % degli addetti, in relazione peraltro anche al fatto che nella categoria si riversa un notevole numero di lavoratori provenienti dalle campagne e da altri settori industriali con la qualifica di manovali generici.

Minore (non più del 6-7 %) è valutata la disoccupazione specifica fra gli addetti al commercio, mentre sensibile si mantiene fra i lavoratori dello spettacolo soprattutto per il teatro.

Situazione buona è denunciata invece per i lavoratori dipendenti dalle aziende di produzione e distribuzione dell'energia elettrica, dalle aziende esercenti le telecomunicazioni, nei principali settori chimici, ed in molti settori dell'industria alimentare.

Maggiore che nel 1938 è valutata la disoccupazione in agricoltura per quanto riguarda i salariati, i tecnici e gli impiegati.

32. — Naturalmente molteplici sono i fattori determinanti che vengono segnalati. Nella valutazione delle Associazioni gli aspetti di carattere economico generale quali la limitatezza del mercato interno, le difficoltà della esportazione, l'elevatezza dei costi anche per mancato rimodernamento degli impianti, la disoccupazione tecnologica, si affiancano ad aspetti particolari di singoli settori produttivi; così ad esempio, il minor consumo rispetto al 1938 per il settore conciario e calzaturiero, la contrazione della esportazione a seguito dei provvedimenti restrittivi di alcuni paesi per i tessili, la mancata riconversione per alcune industrie belliche tra le quali in particolare l'industria aeronautica, la particolare situazione dei maestri fra il personale delle scuole non statali.

Non si manca di porre in rilievo in varie categorie il fatto che, specialmente dove il processo tecnologico permette di mantenere la produzione su modesta base aziendale, esiste una diffusa tendenza a sostituire i lavoratori dipendenti con lavoratori a domicilio per via dei minori oneri e della più larga possibilità di evasione nei confronti degli oneri contrattuali e sociali.

Peraltro per i settori industriali di maggiore importanza agli effetti dell'occupazione, come il metalmeccanico, quello dei tessili e di abbigliamento, le industrie alimentari, ed altre, si rileva che gli aspetti più ampi del fenomeno della disoccupazione sono collegati dalle Associazioni ad elementi che debbono essere considerati non congiunturali.

Esiste, come elemento di fondo, il problema di un allargamento adeguato del mercato di consumo in relazione alla potenzialità produttiva dei settori, allargamento da ricercarsi sia all'interno che all'estero, ma che non è possibile raggiungere in misura soddisfacente a breve periodo. All'interno infatti, l'allargamento del mercato è legato all'aumento del reddito nazionale, ed all'esterno ad uno sviluppo delle esportazioni ottenibile soltanto attraverso riduzioni di costi che presuppongono profondi riordinamenti tecnici, ed adeguata azione di politica economica e generale per lo sviluppo degli scambi internazionali.

La riorganizzazione tecnica, a sua volta, pone, oltre al problema della entità degli investimenti richiesti e quindi di adeguati finanziamenti a tassi non eccessivamente alti, anche il problema di superare i fenomeni di disoccupazione tecnologica che in un primo periodo si manifestano.

Tutto il ciclo suddetto viene infine a svolgersi in una situazione nella quale la pesantezza del mercato di lavoro è data non soltanto e non principalmente dalla disoccupazione specifica, ma dalla pressione più generale della mano d'opera generica fluttuante, derivante oltrechè dalle nuove leve di lavoro, dalla sottoccupazione esistente in agricoltura, ed in genere dal limitato livello di occupazione generale.

Tutte le Associazioni esprimono però il parere che l'azione del Governo non abbia sufficientemente padroneggiato gli elementi che potevano e possono correggere e modificare la situazione. In varia misura pongono in rilievo il fatto di aver avanzato tempestivi suggerimenti e proposte di interventi, ai quali non è stato dato seguito; ad esempio per quanto riguarda la crisi del settore tessile.

In tale posizione critica le singole Associazioni si riferiscono di massima alla politica generale della propria Confederazione, e quindi ricalcano i noti orientamenti di politica generale della CGIL e della CISL.

33. — I riflessi che la disciplina del lavoro sia sotto l'aspetto del collocamento che sotto l'aspetto dei rapporti sindacali, delle retribuzioni e della manovra degli orari di lavoro può avere sul problema della disoccupazione, danno luogo a risposte molto varie ed a giudizi molto diversi da settore a settore.

La considerazione della mobilità della mano d'opera come fattore di incremento dell'occupazione trova in genere le Associazioni piuttosto diffidenti, per quanto riguarda soprattutto la mobilità geografica, in quanto potendosi

ritenere che la pressione della mano d'opera disoccupata, tranne rare eccezioni, sia generalmente diffusa, non si avrebbe in realtà alcun sollievo alla situazione generale.

Naturalmente non se ne esclude totalmente l'utilità soprattutto quando si tratti di disoccupazione qualificata o comunque specifica, ma si ritiene generalmente necessario un adeguato controllo ad evitare la concorrenza fra lavoratori a tutto svantaggio proprio.

È vista viceversa con maggior favore la mobilità professionale, soprattutto a vantaggio di quelle qualifiche (meccanico, elettricista, ecc.) riguardanti principalmente gli addetti ai servizi generali, manutenzioni, servizi ausiliari e simili, che sembra ingiusto legare ad un determinato settore produttivo; per questi ultimi è generalmente ammesso dalle Associazioni che un sistema meno rigido migliorerebbe la situazione in quanto non è raro il caso di settori nei quali vi è sovrabbondanza di tale mano d'opera che in altri scarseggia.

La disciplina delle retribuzioni è considerata solo da qualche Associazione come direttamente operante sulle possibilità di maggiore occupazione, nel senso che un aumento dei salari reali è visto come elemento favorevole all'allargamento dei consumi e quindi dell'attività produttiva. In genere le Associazioni pongono però in rilievo il fatto che il sistema della disciplina sindacale attuale che esclude la rappresentatività piena delle Associazioni e l'obbligatorietà generale dei contratti di lavoro, torna a danno dei lavoratori.

Altrettanto dicasi per la disciplina del collocamento che le Associazioni vogliono più estesa, più completa, e con maggiori possibilità di proprio intervento.

La riduzione degli orari di lavoro è considerata concordemente utile a favorire un aumento dell'occupazione, sia inteso nel senso che si debba evitare al massimo possibile l'effettuazione di orari straordinari, sia intesa nel senso che si debba tendere a ridurre gradualmente l'orario di lavoro settimanale a non più di 40 ore. Naturalmente tale riduzione dovrebbe avvenire senza corrispondente riduzione dei salari o per meglio dire dei guadagni complessivi dei lavoratori, la cui rigidità verrebbe compensata da uno sviluppo di produzione.

In tal modo sarebbe anche possibile affrontare i problemi relativi alla riorganizzazione tecnica delle aziende attraverso un ammodernamento dei macchinari e dei sistemi produttivi, con minori ripercussioni sulla occupazione. Non solo, ma si potrebbe contare su un allargamento del mercato interno di consumo attraverso il maggiore potere d'acquisto creato dalla maggiore occupazione.

34. — Un altro gruppo dei problemi sottoposti alle Associazioni sindacali dei lavoratori riguardava l'apprezzamento della possibilità di influire favorevolmente o meno sull'aumento dell'occupazione con interventi di limitazione o

comunque di maggiore disciplina del lavoro delle donne, degli anziani in genere e dei pensionati in particolare, e dei minori.

Inoltre i particolari aspetti della preparazione professionale dei minori e della preparazione professionale e tecnica dei lavoratori in genere.

Di massima le Associazioni rilevano, circa il primo punto, che una disciplina limitativa dell'occupazione delle donne e degli anziani, non acquista molta rilevanza agli effetti di una maggiore occupazione.

Le donne sono in genere numerose in particolari settori nei quali il lavoro femminile è tradizionale e comunque ad esse particolarmente adatto, come ad esempio nei settori dell'abbigliamento e dei tessili.

Gli anziani ed i pensionati sono in genere considerati elementi particolarmente apprezzati dalle aziende per la loro capacità e serietà di lavoro.

Le Associazioni sono però pressochè concordi nel dichiarare che un certo sfollamento potrebbe aver luogo a beneficio dei giovani, alla duplice condizione :

a) che effettivamente gli anziani o pensionati dimessi vengano regolarmente sostituiti, il che non sempre avviene ;

b) che il trattamento previdenziale sia portato ad un livello effettivamente sufficiente ai bisogni vitali di detto personale licenziato.

Aspetti più complessi presenta il problema dei minori. Si rileva in genere che l'occupazione di questi ultimi è considerevolmente diminuita in questi ultimi anni, sia perchè il blocco o la remora dei licenziamenti ha in parte cristallizzato l'occupazione esistente presso le aziende, sia perchè gli oneri derivanti dall'occupazione dei minori non sono inferiori a quelli che si hanno per l'occupazione di altri lavoratori, e quindi i datori di lavoro tendono ad avere mano d'opera in grado di dare un rendimento pieno e senza il peso di un apprendistato.

Si può dire che l'occupazione dei minori si è particolarmente mantenuta o sviluppata in settori come quelli delle industrie alimentari, del legno, dell'abbigliamento ed altri, nei quali si verifica una larga evasione alle norme contrattuali e previdenziali relative ai minori stessi, favorita sia dal gran numero delle medie e piccole aziende, sia dalle caratteristiche tecniche del lavoro stesso.

Si auspica che il problema sia affrontato con una integrale disciplina legislativa dell'apprendistato che permetta alle aziende di mantenere un regolare flusso di minori, basato su uno spostamento di alcuni oneri relativi all'addestramento, a carico dello Stato o di appositi enti, e sulla limitazione contemporanea di alcuni oneri contrattuali che oggi gravano sulle aziende. Nel contempo la disciplina dovrebbe garantire la regolare immissione al lavoro dei giovani man mano che gli stessi terminano il periodo di apprendistato.



Sistema analogo è auspicato in genere per l'istruzione tecnica e professionale dei lavoratori. Si dovrebbe conciliare la opportunità che l'istruzione avvenga in corsi professionali strettamente collegati con l'attività aziendale in modo da permettere un addestramento strettamente basato sulla struttura tecnica dei processi produttivi in atto, con la necessità di non addossare alle aziende stesse oneri che non potrebbero sopportare.

Il sistema attuale dei corsi di riqualificazione è considerato generalmente poco efficace agli effetti della preparazione professionale, e non vantaggioso per i lavori che vengono adibiti a lavori normali con remunerazioni ridotte.

Si ritiene peraltro che, nell'attuale situazione, una migliore preparazione tecnico-professionale, pur apportando indubbi vantaggi ai lavoratori ed alle aziende, non influirebbe direttamente in misura apprezzabile sul volume della occupazione.

35. — Le Associazioni ritengono, pressochè concordemente, che gli interventi volti ad ottenere un incremento della occupazione, per essere efficaci, debbano affrontare in tutti gli aspetti il complesso problema dello sviluppo della produzione.

Tutti gli interventi relativi ad aspetti particolari della disciplina del lavoro possono avere soltanto risultati limitati, parziali, e destinati a portare sollievo di breve momento ed in limitati settori, ma non efficacia risolutiva di ampiezza generale e di carattere duraturo.

Risultati del genere potranno ottenersi soltanto con uno sviluppo della produzione da ricercarsi con la riorganizzazione tecnica degli impianti, con la diminuzione dei costi di produzione, con l'allargamento dei mercati, con la razionale organizzazione delle vendite, con l'aumento del potere di acquisto delle masse all'interno, con lo sviluppo delle esportazioni; in una parola con una organica politica economica che influenzi decisamente tutta l'attività produttiva.

Perchè i lavoratori siano in grado di dare un contributo a tale sviluppo occorre che possano sentirsi parte integrante dell'azienda, attraverso organismi particolari che consentano una loro partecipazione alla gestione ed agli utili aziendali, tenendo conto che lo sviluppo della produzione è legato anche ad un aumento del rendimento del lavoro.

FRANCESCO COPPOLA D'ANNA

**LO SVILUPPO DELLA POPOLAZIONE ADDETTA AD ATTIVITA'
NON AGRICOLE NELL'ULTIMO CINQUANTENNIO**

PAGINA BIANCA

CAPITOLO UNICO

1. Linee evolutive dell'occupazione delle forze di lavoro italiane in confronto allo sviluppo complessivo della popolazione nell'ultimo cinquantennio. — 2. Limitato sviluppo della popolazione attiva addetta alle attività primarie. — 3. Lo sviluppo delle industrie manifatturiere e le difficoltà che esso ha incontrato in Italia. — 4. La popolazione industriale italiana dal 1911 al 1951. — 5. Comportamento dei vari rami d'industria. — 6. Le variazioni della popolazione industriale nell'ultimo periodo intercensimentale. — 7. Considerazioni conclusive.

1. — A malgrado della scarsità e, più ancora, della deficiente confrontabilità dei dati relativi alla popolazione attiva ed alla sua distribuzione fra le diverse categorie di attività produttive, le grandi linee evolutive dell'occupazione delle forze di lavoro italiano nel primo cinquantennio di questo secolo risultano abbastanza chiaramente individuate dal comportamento della popolazione addetta all'agricoltura caccia e pesca, che accusa una contrazione assoluta di oltre il 15 per cento, da quello della popolazione addetta alle attività e servizi vari (compresi i servizi domestici) che accusa una contrazione solo relativa, nel senso che è aumentata di meno di quanto non sia aumentata nello stesso periodo la complessiva popolazione presente (del 32,6 per cento, invece che del 43,9 per cento), e da quello della popolazione addetta alle altre categorie di attività, aumentata nel complesso in misura molto maggiore di quanto non sia aumentata la popolazione totale (da 5.572.000 a 10.340.000 e cioè dell'85,5 per cento, contro il già indicato aumento del 43,9 per cento della popolazione totale). Esistono tuttavia notevoli differenze fra queste ultime categorie di attività, in quanto gli addetti alle industrie, ai trasporti e alle comunicazioni risultano aumentati soltanto del 68 per cento (contro il 43,9 per cento di aumento dell'intera popolazione), gli addetti alle pubbliche amministrazioni segnano un aumento del 111,9 per cento, e gli addetti al commercio, al credito ed alle assicurazioni risultano aumentati del 159,7 per cento. (Tav. 1).

Se, in luogo di considerare separatamente i cinque gruppi di attività indicati nella tavola, raggruppiamo insieme gli ultimi tre, otteniamo tre gruppi, di cui l'uno è costituito dagli addetti all'agricoltura, alla caccia ed alla pesca e presentasi, come abbiamo visto, in netto declino, l'altro è costituito dagli addetti alle industrie, ai trasporti e alle comunicazioni, e presenta un aumento in sè stesso non disprezzabile, in quanto supera l'aumento contemporaneamente intervenuto nella popolazione complessiva, ma che delude le nostre aspettative, in quanto che in questo gruppo di attività in particolar modo, e soprattutto nelle industrie che del gruppo costituiscono il blocco prevalente,

Tav. I. — Popolazione presente complessiva e popolazione attiva nei confini pro-tempore alla data dei vari censimenti

CENSIMENTI	POPOLAZIONE COMPLESSIVA	POPOLAZIONE ATTIVA					
		TOTALE	AGRICOLTURA CACCIA E PESCA	INDUSTRIA TRASPORTI E COMUNICAZIONI	COMMERCIO CREDITO E ASSICURAZIONE	ATTIVITÀ E SERVIZI VARI	PUBBLICHE AMMINISTR.
<i>Cifre assolute</i>							
1901.	32.475	15.904	9.510	4.190	777	822	605
1911.	34.671	16.357	9.171	4.945	862	753	626
1921.	37.974	18.067	10.158	5.164	1.091	755	899
1931.	41.177	18.341	9.356	5.730	1.408	843	1.004
1936.	42.919	18.802	9.066	5.981	1.640	1.017	1.098
1951.	46.738	19.490	8.060	7.038	2.020	1.090	1.282
<i>Variazioni percentuali</i>							
1901.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1911.	106,7	102,8	96,4	118,0	110,9	91,6	103,4
1921.	116,9	113,6	106,8	123,2	140,4	91,8	148,6
1931.	126,8	115,3	98,4	136,7	181,2	102,5	160,0
1936.	132,1	118,2	94,9	142,7	211,0	123,7	181,5
1951.	143,9	122,5	84,7	168,0	259,7	132,6	211,9

noi ci attendevamo uno sviluppo imponente di popolazione attiva, capace di compensare il comportamento negativo dell'agricoltura, della caccia e della pesca. Poichè gli addetti a queste ultime attività, non soltanto non sono aumentate, ma si sono ridotte di un milione e mezzo di unità all'incirca, fra il 1901 ed il 1951, gli addetti alle industrie avrebbero dovuto triplicarsi all'incirca per compensare il mancato aumento e la contrazione della popolazione attiva dell'agricoltura, della caccia e della pesca, e tenersi in linea con l'aumento della popolazione totale. Sostanzialmente, la popolazione industriale avrebbe dovuto aumentare di sette milioni o sette milioni e mezzo di unità, mentre non è aumentata *grosso modo*, che di due milioni e mezzo all'incirca.

La differenza è stata in parte colmata dalla popolazione addetta al commercio, al credito e alle assicurazioni, alle amministrazioni pubbliche e private

ed ai servizi varii che, nell'insieme, si è quasi raddoppiata nel cinquantennio, mentre la popolazione totale aumentava, come detto, del 43,9 per cento. In questo modo lo sviluppo della popolazione attiva ha potuto ridurre di qualche cosa la distanza che altrimenti l'avrebbe separato nel suo complesso dallo sviluppo della popolazione totale. Ma ciò non ha impedito che dalla quota del 49,0 per cento di detta popolazione totale che essa rappresentava nel 1901, sia caduta nel 1951 al 41,7 per cento: il che, in unità lavorative, significa che, alla data dell'ultimo censimento, la popolazione attiva è risultata inferiore di tre milioni e mezzo di unità a quella che avrebbe dovuto risultare per mantenersi in linea con l'incremento della popolazione totale.

2. — Non c'è dubbio che la responsabilità principale dell'insufficiente sviluppo della popolazione attiva italiana ricade sull'agricoltura, sulla caccia e sulla pesca, alle quali attività si accomuna, come vedremo, in una certa misura, l'industria estrattiva, che con esse condivide la qualifica di attività primaria. Se, in luogo di ridursi, come ha fatto, la popolazione addetta alle attività primarie fosse aumentata nella stessa proporzione della popolazione totale, essa ammonterebbe oggi a più di tredici milioni e mezzo di unità, in luogo degli otto milioni o poco più a cui ammonta effettivamente. E, pur trattandosi di una popolazione modestamente retribuita nel suo insieme, non c'è dubbio che la differenza, per ciò che concerne la formazione del reddito complessivo, sarebbe tutt'altro che trascurabile.

Ma se, da un punto di vista puramente aritmetico, nulla può obbiettarsi ad un calcolo come quello che abbiamo fatto di sopra, non è meno evidente, sul terreno reale, l'insostenibilità della ipotesi su cui tale calcolo si basa, date le dimensioni e la qualità del territorio italiano, e la povertà ben nota del relativo sottosuolo.

Per ciò che concerne l'agricoltura, la caccia e la pesca, il problema va qui semplicemente accennato, formando oggetto di apposita trattazione in altro volume degli « Atti ». L'andamento della popolazione addetta all'industria estrattiva forma, d'altro canto, oggetto di una accurata indagine eseguita dal professor Cianci e pubblicata in questo stesso volume (1) la quale ci consente di seguire anno per anno, l'andamento della occupazione operaia, non soltanto nell'industria estrattiva complessivamente considerata, ma anche separatamente per le miniere e per le cave e, dal 1913, distintamente per le miniere metallifere e per quelle non metallifere; nonchè per un numero assai ampio di minerali singolarmente considerati.

(1) ERNESTO CIANCI - *L'occupazione operaia nelle miniere e nelle cave* - pag. 81 e seg. del presente tomo.

Questa ampia messe di dati mette in luce un andamento estremamente movimentato della popolazione operaia addetta alla nostra industria estrattiva; e non soltanto in funzione del tempo, ma in funzione altresì del tipo di estrazione (miniere o cave) e della diversa natura dei minerali estratti. Se noi traduciamo in curve le serie di cifre relative agli operai addetti all'estrazione dei vari minerali, e quelle più comprensive che si riferiscono alla popolazione addetta rispettivamente alle miniere, metalliche e non metalliche, ed alle cave, ben lungi dal trovarci in presenza di linee dall'andamento più o meno parallelo, ci troviamo dinanzi agli occhi un groviglio presso che inestricabile di linee che si muovono in tutti i sensi possibili, in dipendenza di elementi e di circostanze che, a prima vista almeno, appaiono diversi, e diversamente configurati, in ciascun caso di specie.

Ove si guardi più attentamente, peraltro, tanta diversità di comportamenti appare dominata da un elemento limitazionale, d'altronde abbastanza agevole da individuare, costituito com'è dalla ristrettezza del territorio nazionale e dalla scarsità delle risorse di cui, per quanto fino ad oggi noto, è provvisto il nostro sottosuolo. Non è per nulla privo di significato il fatto che la media degli operai che hanno complessivamente trovato occupazione nella nostra industria estrattiva nell'ultimo quinquennio della serie (anni dal 1946 al 1950) corrisponde con grande approssimazione alla media di tutto il cinquantennio trascorso dall'inizio del secolo (109.789 e 111.249 operai rispettivamente). E se la modestia delle nostre risorse minerarie non dà ragione degli alti e bassi che l'occupazione operaia ha subito durante il cinquantennio, e, meno ancora, della varietà estrema delle vicende che hanno contrassegnato l'estrazione dei singoli minerali da un lato, e dall'altro l'andamento della popolazione operaia occupata ad estrarli, non si può fare a meno però dallo ammettere che, ferma restando l'entità delle risorse oggi note, la nostra industria estrattiva non avrebbe potuto in nessun caso assumere in passato, nè potrà assumere in avvenire, dimensioni eccessivamente discoste da quelle modestissime in cui è rimasta contenuta, nè avrebbe potuto o potrebbe oggi dare occupazione ad un numero di persone molto maggiore di quelle che vi sono state o vi sono addette.

3. — Quanto detto finora a proposito delle « attività primarie » è più che sufficiente, ci sembra, a dimostrare l'impossibilità in cui esse si trovano in Italia di concorrere positivamente alla soluzione del problema, che sopra ogni altro ci incombe oggi, di occupare le crescenti forze di lavoro; nè del resto su di una simile proposizione sussiste, per quanto a noi noto, alcuna disparità di opinioni.

E poichè, d'altro canto, lo sviluppo delle attività terziarie complessivamente considerate, e soprattutto quello della popolazione ad esse addetta, presentasi, ad occhio e croce, piuttosto eccessivo che deficitario, ove si tenga il dovuto conto del volume complessivo e della distribuzione del reddito nazionale, non ci sembra di venir meno completamente alle aspettative del lettore se concentriamo, d'ora innanzi, la nostra indagine sullo sviluppo delle industrie manifatturiere: ciò che, oltre ad esserci imposto dai ristrettissimi limiti di tempo di cui disponiamo, ci è consigliato e reso necessario dalla posizione tutta particolare in cui tali industrie si trovano, rispetto al problema di cui ci occupiamo in questo scritto.

Come già accennato nel primo paragrafo, per quanto è dato a noi di giudicare seguendo le linee di pensiero oggi più largamente accettate, l'insufficiente sviluppo della popolazione attiva italiana, che si è venuta distanziando sempre più largamente, lungo il cinquantennio in esame, dallo sviluppo della popolazione complessiva, ed in misura ancora maggiore dallo sviluppo della popolazione in età da lavoro, si deve essenzialmente al fatto che il declino della popolazione addetta alle attività primarie non ha trovato compenso in uno sviluppo delle attività secondarie, che potesse al tempo stesso fornire un sostegno adeguato allo sviluppo delle attività terziarie. Ed il problema centrale che si pone allo studioso che voglia rendersi conto di ciò che è successo riguarda pertanto fondamentalmente l'insufficiente sviluppo delle industrie manifatturiere.

A scanso di equivoci, e perchè una simile affermazione rimanga nella sfera della pura indagine scientifica, è opportuno soggiungere che, quando parlasi di responsabilità nei confronti di un dato fenomeno, s'intende semplicemente indicare un rapporto di connessione e, ad ogni modo, mettere in luce un fatto obbiettivo, senza alcuna inferenza d'ordine morale o d'altra natura.

Per ciò che riguarda poi in particolar modo lo sviluppo che la popolazione industriale ha registrato nel primo cinquantennio di questo secolo, è opportuno far presente che, comunque lo si calcoli, e pur tenendo il dovuto conto della inevitabile tendenziosità positiva delle statistiche attinenti a siffatto sviluppo, il cammino che è stato effettivamente percorso nel periodo sopra indicato non ha per nulla deluso le aspettative che gli italiani potessero aver concepito all'inizio del secolo; che, anzi, chi abbia tanto vissuto da poter ricordare le opinioni correnti in quell'epoca, è certamente costretto a riconoscere che l'odierna realtà, di cui pur siamo, ed a ragione, così poco contenti, supera di gran lunga le più rosee speranze che i più ottimisti osassero allora concepire.

A ragione od a torto — ed ancora oggi siamo costretti a porci questo dilemma senza potervi dare una risposta attendibile — l'attività industriale è stata

per lunghissimo tempo ritenuta inadatta alle condizioni ambientali del nostro paese e, comunque, essa è apparsa oberata in partenza da troppo gravi condizioni di inferiorità rispetto a quelle prevalenti negli altri principali paesi europei, ed in alcuni anche dei minori, perchè potesse sperarsi di vederla assumere proporzioni rilevanti e mettersi in grado di resistere senza un'altissima protezione doganale alla concorrenza straniera. E, per quanto, in parte almeno, smentita dai fatti, una tale opinione non ha cessato e non cessa anche oggi di avere un largo seguito.

Se, dunque, da un lato, noi siamo indotti a ricercare per qual mai ragioni l'industria italiana non ha assolto il compito, che le sarebbe spettato secondo certi schemi mentali, di offrire occupazione alla più gran parte delle nuove schiere di lavoratori che di anno in anno sono venute sul mercato, ed alle schiere di quegli altri che il progresso tecnico e le aumentate esigenze della vita costringevano ad abbandonare le coltivazioni agricole, non possiamo dall'altro fare a meno dal chiederci come mai l'industria italiana abbia potuto superare gli ostacoli che si opponevano al suo sviluppo: ostacoli che, anche quando emergevano da atteggiamenti psicologici, come la prevalente nostra propensione al pessimismo e l'abitudine di sopravvalutare le capacità altrui, non rimanevano tuttavia confinati nella sfera spirituale, ma traduce vansi inevitabilmente in effettive condizioni di sfavore per il sorgere delle iniziative e per il collocamento degli articoli che le nostre aziende riuscivano comunque a produrre; di conseguenza, per lo sviluppo dell'attività industriale italiana.

4. — Quale sia stato effettivamente tale sviluppo è tutt'altro che agevole stabilire. A parte il fatto che i dati dell'ultimo censimento demografico non sono stati finora sottoposti alle elaborazioni occorrenti per poterci dire a quale cifra ammontano gli individui che hanno denunciato una professione classificabile tra le industriali (2), occorre infatti tener presente che altra cosa è la distribuzione della popolazione attiva che risulta dai censimenti demografici e che ci dice quale è il tipo di attività professionale che i singoli individui censiti abitualmente svolgevano al tempo del censimento, ed altra cosa è l'entità complessiva e la distribuzione degli addetti alle imprese esercenti i vari rami di attività: altra cosa è sapere quanti degli individui che svolgono una attività produttiva sono carpentieri, muratori, o elettricisti, ragionieri, geometri

(2) Le cifre relative alla distribuzione della popolazione attiva al 4 novembre 1951, che figurano nell'Annuario Statistico Italiano 1952 e che sono state da noi utilizzate anche nel corso di questo scritto non provengono dal censimento demografico effettuato a tale data, ma sono state calcolate dall'Istituto Centrale di Statistica sulla base dei risultati di una inchiesta effettuata col metodo del campione, ragguagliando tali risultati alla cifra globale provvisoria della popolazione italiana ricavata dal censimento predetto.

o ingegneri, ed altra cosa è sapere quanti di tali individui prestano la loro opera, in una qualsiasi posizione, dipendente od indipendente, nell'industria del legno, nell'edilizia, nella industria elettrica, nella meccanica, e così via; quanti esercitano una professione libera, quanti sono addetti ad una pubblica amministrazione, e via di seguito.

Volendo dunque seguire lo sviluppo della popolazione addetta ai vari rami d'industria dal principio del secolo ad oggi, l'unica via che ci si presenta è pertanto quella di utilizzare i risultati della indagine speciale eseguita nel 1903 e quelli dei censimenti industriali effettuati nel 1911, nel 1927, nel 1937-39 e nel 1951.

Questi risultati posseggono in realtà un grado di attendibilità molto relativo. Ma quello che soprattutto ne limita l'utilizzabilità ai fini del nostro studio è la scarsissima confrontabilità delle successive rilevazioni, sia perchè esse sono state eseguite con diverso grado di accuratezza, e molto spesso in stagioni diverse, e sia perchè i criteri di classificazione sono stati sottoposti a continue variazioni. Quanto è stato rilevato da più parti a proposito dell'ultimo censimento industriale (3) e della enorme difficoltà che s'incontra a renderne i risultati anche soltanto grossolanamente confrontabili con quelli del precedente censimento eseguito a varie riprese negli anni 1937-1939, può ripetersi, *mutatis mutandis*, per tutti gli altri censimenti ed, a maggior ragione ancora, per le cosiddette inchieste speciali del 1876 e del 1903. Le cifre che trovansi raccolte nella tavola II vanno dunque prese per quello che valgono, e cioè come dati grossolanamente indicativi e soggetti a fortissime riserve per ciò che concerne la loro confrontabilità nel tempo. E queste mende — è bene dirlo sin da ora — presentansi in ancor più larga misura nei dati più specifici che daremo più innanzi per alcuni rami d'industria, nell'intento di scendere in qualche modo, dall'esame generico, a quello esame analitico che soprattutto richiedesi ai fini del presente scritto.

Comunque sia di ciò, i dati raccolti nella Tavola II che riportiamo dal recente volume della Confederazione Generale dell'Industria Italiana (4) ci consentono di seguire, quanto meno a partire dal 1911, lo sviluppo comples-

(3) Cfr. *Il censimento del 5 dicembre 1951: il regresso industriale nel Mezzogiorno* - Informazioni S.V.I.M.E.Z. - anno V n. 15, 9-4-1952; *L'occupazione nell'industria secondo gli ultimi due censimenti* - Quaderni di Studi e Notizie - Soc. Edison - Giunta tecnica di gruppo - vol. 8, n. 126, 1-7-1952; Confederazione Generale dell'Industria Italiana - *Annuario 1952* - pp. 371-374; Isidoro-Franco Mariani, *Gli addetti all'industria dal 1937-1939 al 1951 secondo i primi risultati del censimento* - Rassegna di statistiche del lavoro - Maggio-giugno 1952 - pagg. 250-259 - Confederazione Generale dell'Industria Italiana - *L'industria italiana alla metà del secolo XX* - Roma 1953, pagg. 72-76.

(4) *L'Industria Italiana alla metà del secolo XX* - pag. 70.

Tav. II. — Numero degli addetti ad aziende industriali distinti per settori
(migliaia di unità)

SETTORI INDUSTRIALI	INCHIESTA 1903	CENSIMENTO 1911	CENSIMENTO 1927	CENSIMENTO 1937-1939	CENSIMENTO 1951	DIFFERENZA FRA IL 1951 ED IL 1911	
						CIFRA ASSOLUTA	%
Aliment. ed affini	234,1	305,3	343,1	259,7	476,3	+ 171,0	+ 56,0
Estrattivo	122,6	104,8	98,8	137,4	114,8	+ 10,0	+ 9,5
Metallurgico . . .	34,6	141,7	122,5	103,6	141,7	—	—
Meccanico	108,3	257,7	478,9	823,0	859,6	+ 601,9	+ 233,5
Minerali non metallici	103,4	181,8	171,9	206,8	200,5	+ 18,7	+ 10,3
Chimico	35—	50,6	99,5	127,9	200,8	+ 150,8	+ 301,6
Tessile	411,1	495,2	642,9	628,6	642,7	+ 147,5	+ 29,8
Abbigliam., cuoio e pelli	64,6	285,5	521,7	524,2	446—	+ 160,5	+ 56,2
Costruzioni edili .	—	122—	332,6	558,5	464,8	+ 342,8	+ 281,0
Legno	75—	209,7	286,1	283,6	284,5	+ 74,8	+ 35,7
Altri	86,4	150,2	204,4	239,2	334,6	+ 184,4	+ 122,7
TOTALE	—	2.304,5	3.302,4	4.162,5	4.166,3	+ 1.861,8	+ 80,8

sivo degli addetti all'industria italiana e della loro ripartizione fra i principali settori produttivi.

Nel complesso, la popolazione industriale italiana registra un discreto progresso tra il 1911 ed il 1937-38 passando da 2.304.500 a 4.162.500 unità e segnando un aumento di 1.858.000 unità, pari all'80 % circa. Ma nel 1951 la ritroviamo all'incirca allo stesso livello. La cifra riportata nella colonna in corrispondenza di detto anno supera, infatti, di sole 3.800 unità, pari a neppure l'1 per mille, quella risultante dal censimento 1937-39. E, se anche teniamo conto del fatto che il territorio a cui si riferisce il censimento del 1951 è minore di quello a cui si è esteso il censimento del 1937-39, e che, d'altro canto, quest'ultimo si riferì ad alcune attività che non sono state considerate nel censimento del 1951, l'aumento riscontrabile fra l'uno e l'altro censimento rimane più che modesto. Fermo restando il dato del 1951, infatti, il totale degli addetti ad aziende industriali italiane negli ultimi anni prebellici scende a 4.058.000

e la differenza fra l'una e l'altra cifra risulta pari a 108.000 unità: qualcosa cioè come il $2\frac{1}{2}\%$ all'incirca.

Riservandoci, comunque, di ritornare più di proposito sulle variazioni intervenute nella popolazione industriale nel periodo intercorso fra il censimento 1937-1939 ed il censimento 1951, merita conto a questo punto di esaminare quale è stato il comportamento dei vari settori fra il 1911 ed il 1951.

Come risulta dalle ultime due colonne della Tav. II, il numero complessivo degli addetti alle aziende industriali e artigiane è passato, nel periodo suddetto, da 2.304.500 a 4.166.300, segnando un aumento di 1.861.800 pari all'80,8 per cento. E poco meno di un terzo di detto aumento si è verificato nel settore dell'industria meccanica, che ha visto passare il numero degli addetti da 257.700 ad 859.600, con un aumento di 601.900 unità, pari al 233,5 per cento. Segue, per importanza dell'aumento in cifra assoluta, il settore delle costruzioni edili, che contava 122.000 addetti soltanto nel 1911 e, dopo aver superato i 558.000 all'epoca del censimento 1937-39, ne contava 464.800 nel 1951. L'aumento registrato nel quarantennio risulta pertanto di 342.800 unità, pari al 281,0 per cento. Al terzo posto vengono poi le industrie varie con un aumento di 184.400 unità pari al 122,7 per cento; e ad esse tengono dietro, nell'ordine, le industrie alimentari ed affini (+ 171.000 addetti, pari al 56,0 per cento), le industrie dell'abbigliamento, e della lavorazione delle pelli e del cuoio (+ 160.500 unità, pari al 56,2 per cento), le industrie chimiche (+ 150.800 unità, pari al 301,6 per cento), le industrie tessili (+ 147.500 unità, pari al 29,8 per cento), le industrie del legno (+ 74.800 unità, 35,7 per cento), le industrie che lavorano minerali non metallici (+ 18.700 e 10,3 per cento), e le industrie estrattive (+ 10.000 unità e 9,5 per cento). Le industrie metallurgiche chiudono invece il quarantennio con lo stesso numero di addetti con cui lo avevano iniziato (141.700) non segnando pertanto, nè aumento, nè diminuzione.

Come il lettore avrà notato, le variazioni percentuali degli addetti ai vari settori divergono fra loro in più forte misura, e talvolta anche in diverso senso, da quel che fanno le variazioni in cifre assolute. Il che si spiega d'altronde agevolmente ove si ponga mente alla diversa distribuzione della popolazione industriale complessiva fra i vari settori produttivi nei due anni posti a raffronto.

Questa diversità, e nel tempo stesso le variazioni che la distribuzione della popolazione industriale ha subito nel periodo intermedio fra i due anni estremi del quarantennio, sono resi più evidenti dai rapporti percentuali che figurano nella tavola III, dalla quale risulta che, mentre nessun settore ha presentato nel 1951 un numero di addetti inferiore a quello che registrava nel 1911, non pochi sono invece quelli che accusano una diminuzione relativa. E non è forse privo di significato il fatto che, non soltanto il numero dei settori che hanno

Tav. III. — Numero degli addetti ad aziende industriali distinti per settori
(Rapporti percentuali)

SETTORI INDUSTRIALI	CENSIMENTO 1911	CENSIMENTO 1927	CENSIMENTO 1937-1939	CENSIMENTO 1951	DIFFERENZA FRA IL 1951 ED IL 1911	
					ASSOLUTA	%
Aliment. ed affini	13,2	10,4	12,7	11,4	— 1,8	— 13,6
Estrattivo	4,5	3,0	3,3	2,8	— 1,7	— 37,7
Metallurgico . . .	6,2	3,7	2,5	3,4	— 2,8	— 45,2
Meccanico	11,2	14,5	19,8	20,6	+ 9,4	+ 83,9
Minerali non metallici	7,9	5,2	5,0	4,8	— 3,1	— 39,2
Chimico	2,2	3,0	3,1	4,8	+ 2,6	+ 118,2
Tessile	21,5	19,4	15,1	15,4	— 6,1	— 28,4
Abbigliam., cuoio e pelli	12,5	15,8	12,6	10,7	— 1,8	— 14,4
Costruzioni edili .	5,3	10,1	13,4	11,2	+ 5,9	+ 111,3
Legno	9,1	8,7	6,8	6,8	— 2,3	— 25,2
Altri	6,4	6,4	5,7	8,1	+ 1,7	+ 26,6
TOTALE	100—	100—	100—	100—	—	—

visto diminuire la loro quota sul totale della popolazione (sette) supera quello dei settori che l'hanno vista aumentare (quattro), ma anche il numero degli addetti ai settori che hanno registrato un regresso è maggiore di quello degli addetti ai settori che hanno segnato un miglioramento. In effetti, la popolazione addetta ai settori industriali che hanno subito un regresso rappresentava nel 1911 il 74,8 per cento della popolazione industriale complessiva; e, benchè abbia perduto d'importanza nel quarantennio, rappresentava ancora nel 1951 il 55,4 per cento della popolazione industriale complessiva. Ed inversamente, come è ovvio, la popolazione addetta ai settori che hanno registrato una espansione maggiore della media rappresentava, nel 1911, soltanto un quarto — più precisamente il 25,2 per cento — della complessiva popolazione industriale; e, nel 1951, benchè aumentata di più di tre volte, rimaneva ancora notevolmente al disotto della metà della popolazione complessiva, non arrivando che al 44,6 %.

Come già detto, i settori che hanno dato prova di una notevole capacità espansiva sono stati quattro soltanto, sugli undici in cui sono suddivisi gli addetti ad aziende industriali italiane, e cioè il settore della meccanica, quello della chimica, quello delle costruzioni edili e quello delle industrie varie. E, se si considera che questo ultimo ha migliorato la sua quota del 26 per cento soltanto (passando dal 6,4 all'8,1 per cento del totale), si può praticamente considerare che tre settori soltanto hanno dato prova di notevole dinamismo, avendo raddoppiato o quasi le loro quote: quello della meccanica che ha portato la sua percentuale dall'11,2 al 20,6; quello della chimica che è passato dal 2,2 al 4,8 per cento della complessiva popolazione industriale; e quello delle costruzioni edili che, dal 5,3 per cento degli addetti ad aziende industriali che annoverava nel 1911, è arrivato ad annoverarne l'11,2 per cento nel 1951.

5. — Nell'intento di spingere un po' più innanzi l'analisi del comportamento differenziale dei vari rami d'industria abbiamo compilato, con i dati che ci è stato possibile rinvenire, e limitatamente alle industrie manifatturiere, una tabella comparativa degli addetti che sono stati rilevati in ciascun ramo di attività dall'inchiesta del 1903 e dai censimenti che sono stati effettuati successivamente (5). Alle suddette cifre, abbiamo poi fatto seguire le differenze, assolute e relative, che si riscontrano fra i risultati del 1951 e quelli, rispettivamente, del 1911 e del 1937-39.

È appena il caso di ripetere quanto detto di sopra sulle riserve a cui vanno soggette l'attendibilità e, più ancora, la confrontabilità delle cifre che abbiamo raccolte nella tavola IV. Dobbiamo d'altro canto far presente che le cifre relative al censimento 1937-39 riportate in tale tavola differiscono da quelle che figurano nella tavola II; il che dipende dal fatto che, in ragione della particolare importanza del raffronto che si è portati a fare fra dette cifre e quelle ricavate, sia pure in via provvisoria, dal censimento del 1951, si sono voluti eliminare almeno i maggiori fattori d'inconfrontabilità, fra le due serie.

L'eliminazione dei principali fattori d'inconfrontabilità che si riscontrano fra le risultanze del censimento industriale effettuato in più riprese lungo il triennio 1937-1939, e quelle del censimento effettuato il 5 novembre 1951, è

(5) Le cifre relative ai censimenti 1937-1939 e 1951 sono state tratte dal citato volume della Confederazione Generale dell'Industria (L'industria italiana alla metà del secolo XX - Roma, 1953 - p. 74) mentre, per le cifre relative ai precedenti censimenti ed all'inchiesta del 1903 abbiamo provveduto a calcolarli raggruppando i dati ufficiali in maniera che risultassero quanto più possibile omogenei, quanto meno dal 1911 in poi. Le cifre da noi ottenute per i vari gruppi d'industrie differiscono tuttavia spesso da quelli che abbiamo riportato nella tavola II. Dobbiamo inoltre avvertire che, volendo assicurare, nei limiti del possibile, la confrontabilità dei risultati dei quattro censimenti, abbiamo dovuto scartare, per ciò che riguarda il censimento del 1911, le cifre rese confrontabili con i risultati dell'inchiesta del 1903.

Tav. IV. — Numero degli addetti

INDUSTRIE	INCHIESTA 1903	CENSIMENTO 1911	CENSIMENTO 1927	CENSIMENTO 1937-1939
<i>Industrie alimentari</i>	234.662	277.356	343.089	518.031
Derrate ed affini	202.665	228.568	287.923	426.772
Bevande ed affini	17.978	29.697	29.646	44.488
Tabacco	14.019	19.091	25.512	46.771
<i>Lavorazione pelli e cuoi</i>	15.215	20.607	31.090	35.508
<i>Industrie tessili</i>	411.121	487.856	604.733	602.044
Seta e lav. fibre artificiali	191.654	194.356	177.324	120.271
Cotone	138.880	181.490	250.747	210.690
Lana	37.744	45.142	69.371	86.521
Canapa, lino, juta	25.685	41.657	50.626	57.260
Tessili varie.	17.158	25.211	56.665	127.302
<i>Industrie del vestiario e dell'abbigliamento</i>	50.472	231.048	491.973	458.423
<i>Industrie del legno</i>	75.005	182.772	286.115	264.613
Lavorazione legno e sughero	40.215	52.023	185.690	184.913
Mobilio e arredamento	28.712	107.094	73.269	60.861
Veicoli in legno e costruzioni navali	6.078	23.655	27.156	18.839
<i>Industrie cartarie e poligrafiche</i>	48.147	72.455	95.744	128.709
Fabbric. e lavor. della carta	23.569	33.103	45.749	52.461
Ind. poligrafiche ed editoriali	24.578	39.352	49.995	76.248
<i>Industrie metallurgiche</i>	34.580	129.323	122.519	102.131
<i>Industrie meccaniche</i>	106.234	230.260	478.896	795.520
<i>Lav. miner. non metallici</i>	116.909	180.250	171.922	204.876
<i>Industrie chimiche</i>	34.417	46.642	122.219	152.231
Chimiche ed affini	33.780	44.731	80.600	109.021
Deriv. petrolio	637	993	3.698	15.952
Cellulosa tessile e fibre artificiali	—	918	37.921	27.258
<i>Industrie varie</i>	13.424	25.336	32.367	66.662
Gomma elastica	3.270	6.080	15.251	27.064
Altre	10.154	19.256	17.116	39.598
TOTALE GENERALE . . .	1.140.186	1.883.905	2.770.659	3.328.748

CENSIMENTO 1951		DIFFERENZA FRA IL 1951 ED IL 1911		DIFFERENZA FRA IL 1951 ED IL 1937-1939	
Assoluta	%	Assoluta	%	Assoluta	%
3.492.222	+ 1.011.347	+ 82,2		+ 100.204	
61.034	+ 21,78	+ 217,0		+ 21.436	
30.136	+ 33.029	+ 243,7		+ 12.022	
100.170	+ 74.834	+ 292,3		+ 33.208	
27.220	+ 29.622	+ 2901,0		+ 292	
19.212	+ 18.222	+ 1862,2		+ 3.263	
123.763	+ 109.022	+ 243,7		+ 44.742	
200.828	+ 124.189	+ 330,2		+ 48.297	
200.206	+ 20.229	+ 11,2		- 4.270	
820.633	+ 629.273	+ 273,3		+ 64.113	
141.686	+ 12.263	+ 9,6		+ 30.222	
81.134	+ 41.782	+ 106,2		+ 4.886	
61.771	+ 28.668	+ 80,2		+ 9.310	
142.902	+ 70.420	+ 97,2		+ 14.196	
18.022	- 2.223	- 23,8		- 807	
108.691	+ 1.297	+ 1,2		+ 47.830	
127.797	+ 102.774	+ 203,3		+ 27.116	
284.220	+ 101.748	+ 22,9		+ 10.997	
406.811	+ 122.263	+ 76,7		- 21.612	
110.082	+ 84.874	+ 326,6		- 17.217	
40.076	- 1.281	- 3,8		- 17.184	
128.614	+ 83.472	+ 184,9		+ 42.092	
229.267	+ 78.077	+ 43,0		+ 48.277	
104.246	- 20.010	- 46,2		- 12.922	
642.688	+ 124.832	+ 31,7		+ 40.644	
30.221	+ 18.624	+ 90,3		+ 3.723	
22.226	+ 23.422	+ 122,1		+ 2.222	
48.004	+ 18.207	+ 61,6		+ 3.216	
372.744	+ 147.176	+ 64,3		- 21.028	
476.274	+ 198.918	+ 71,7		+ 41.727	

stata tentata da più d'uno, e con criteri anche diversi; di modo che le loro elaborazioni hanno condotto a diversi risultati (6). Ai fini di questo scritto, abbiamo ritenuto opportuno avvalerci delle elaborazioni effettuate dalla Confederazione Generale dell'Industria, dalle quali è esclusa ogni correzione che miri a tener conto della diversa stagione in cui le rilevazioni hanno avuto luogo, prima e dopo la guerra: correzione, che comporterebbe inevitabilmente un certo grado di arbitrarietà.

Se, ciò premesso, gettiamo un rapido sguardo sulla più volte ricordata tavola IV, il fatto che principalmente ci colpisce è il progressivo rallentamento del ritmo di sviluppo della popolazione addetta all'industria manifatturiera italiana.

Lasciamo pure da parte l'incremento spettacolare, di oltre il 65 per cento in otto anni, che emerge dal confronto fra i risultati complessivi dell'inchiesta del 1903 e del censimento del 1911. Questo aumento è in grandissima parte fittizio, derivando dalla diversa ampiezza delle due rilevazioni. Ma se anche ci basiamo sui dati resi confrontabili (7) ed eliminiamo pertanto nei limiti del possibile, questa causa di errore, l'incremento che si è avuto in tale periodo rimane sempre assai rapido raggiungendo quasi il 3 $\frac{1}{2}$ per cento all'anno. E se passiamo al successivo periodo intercensimentale, che è durato il doppio, troviamo già un calo notevole, in quanto che l'aumento complessivo risulta pari al 47 per cento, e non raggiunge pertanto neppure il 3 per cento all'anno.

Che se poi procediamo ancora innanzi nel tempo, la caduta si accentua progressivamente. Fra il censimento del 1927 e quello successivo, che fu scaglionato nel triennio 1937-1939, si è avuto un aumento del 20,1 per cento soltanto, e cioè, tenuto conto del numero di anni intercorso fra l'una e l'altra rilevazione, un aumento nettamente inferiore al 2 per cento all'anno. E se poi passiamo al censimento del 1951, troviamo un aumento del 5 per cento in un periodo di oltre 13 anni, che vuol dire, in ragione d'anno, un aumento di neppure il 4 per mille.

A constatazioni in gran parte analoghe dà luogo il raffronto delle cifre relative ai principali gruppi d'industrie, (stampate in corsivo nella tavola).

(6) Il lettore che voglia prender cognizione di tali risultati può trovarli nella Rassegna di Statistiche del lavoro del maggio-giugno 1952, pp. 250-259, nell'articolo già citato di Isidoro Franco Mariani. *Gli addetti all'industria dal 1937-39 al 1951 secondo i primi risultati del censimento.*

(7) Esistono, infatti, per il censimento del 1911, oltre alle cifre rilevate, anche dei dati resi confrontabili con quelli dell'inchiesta del 1903, ed essi risultano, in effetti, molto inferiori a quelli che figurano nella tavola IV. Complessivamente, la popolazione addetta alle industrie manifatturiere nel 1911, resa confrontabile con quella rilevata nel 1903, risulterebbe pari ad 1.432.955 unità, e segnerebbe quindi un aumento del 25,7 soltanto, rispetto alla rilevazione precedente, in luogo di un aumento del 65,2 per cento come è quello che risulta dal rapporto tra le cifre che figurano nella tavola IV.

Vediamo infatti gli addetti alle industrie alimentari salire, da 234.662 nel 1903, a 277.356 nel 1911 segnando un aumento del 18,2 per cento, in otto anni; passare a 343.087 nel 1927, con un aumento del 63,7 per cento (in sedici anni); fare un balzo nel successivo periodo intercensimenterale, portandosi a 518.031 nel 1938, con un aumento del 50,9 per cento in undici anni; ma indietreggiare nei tredici anni successivi dell'8 per cento, scendendo a 476.274 unità.

Nè sostanzialmente diverso è l'andamento degli addetti alle industrie tessili, salvo che il massimo incremento si ha per essi nel periodo intercensimenterale 1911-1927; e, successivamente, ad una modestissima recessione fra il 1927 ed il 1937-39, fa seguito un aumento assai modesto nel periodo 1939-1951. Dal 1903 al 1911 gli addetti a questo che era allora il più importante ramo della attività industriale, sono infatti passati da 411.121 a 487.856 segnando un aumento del 18,7 per cento; sono quindi passati a 604.733 nel 1927, segnando un aumento del 23,9 per cento; ma si sono ridotti del $\frac{1}{2}$ per cento circa fra il 1927 ed il 1937-39, tornando ad aumentare di neppure il 7 per cento fra questa ultima data ed il 1951, quando hanno toccato il massimo di 642.688 unità.

Gli addetti alle industrie del vestiario e dell'abbigliamento, a loro volta, dopo essersi moltiplicati, apparentemente, per quattro volte e mezzo, ed essere in realtà aumentati del 60 per cento circa fra il 1903 ed il 1911 (8), hanno segnato un aumento del 112,9 per cento fra il 1911 ed il 1927, portandosi da 231.048 a 491.973 unità; ma si sono ridotti del 6,8 e dell'11 per cento negli ultimi due periodi intercensimentali, scendendo a 458.423 unità nel 1938 ed a 406.811 unità nel 1951.

Anche gli addetti alle industrie del legno e del sughero, dopo esser passati apparentemente da 75.000 a 182.772 unità, ed effettivamente, secondo i dati resi confrontabili, da 75.000 ad 86.832, fra il 1903 ed il 1911, sono cresciuti di oltre centomila unità fra il 1911 ed il 1927, passando da 182.772 a 286.115 unità (aumento del 56,6 per cento); sono poi andati indietro del 7,5 per cento nel decennio successivo, riducendosi a 264.613; e, pur avendo segnato una certa ripresa nel periodo intercorso fra l'ultimo censimento prebellico ed il censimento del 1951 (segnando un aumento del 7,5 per cento), risultavano, a questa ultima data, meno numerosi che nel 1927 (284.520 contro 286.115).

Quanto agli addetti alle industrie cartarie e poligrafiche, essi risultavano pari a 48.147 in base all'inchiesta del 1903, e nel 1911 ne furono censiti 72.455; ma quest'ultima cifra si riduce a 66.489 unità se la si vuol comparare correttamente con quella del 1903, di guisa che si è avuto un aumento effettivo del 38,1

(8) Secondo i dati resi confrontabili con i risultati dell'inchiesta del 1903, gli addetti alla industria del vestiario e dell'abbigliamento sarebbero stati nel 1911 pari ad 81.183 in luogo dei 231.048 effettivamente censiti.

per cento. Fra il 1911 ed il 1927, si è avuto un ulteriore aumento di 23.289 unità pari al 32,1 per cento, e nel decennio successivo, l'aumento è stato di 32.965 unità, pari al 34,4 per cento. L'ultimo censimento ha però accertato un aumento di sole 14.196 unità, pari all'11 per cento, rispetto al censimento che fu effettuato alla vigilia della seconda guerra mondiale.

Molto movimentato appare poi l'andamento degli addetti alle industrie metallurgiche, i quali dalla modestissima cifra a cui ammontavano nel 1903 (34.580) sono balzati a 129.323 nel 1911, secondo i risultati (non comparabili) del censimento; e risultano comunque più che raddoppiati nel breve periodo 1903-1911 anche secondo i dati resi comparabili (per cui gli addetti alle industrie metallurgiche sarebbero stati nel 1911 solo 78.881). I due successivi periodi intercensimentali segnano però entrambi dei regressi, da 129.323 a 122.519 fra il 1911 ed il 1927, e da 122.519 a 102.131 fra il 1927 ed il 1937-38. L'ultimo censimento registra invece per questo gruppo di industrie un fortissimo aumento, di 39.555 unità, e del 38,7 per cento, di guisa che la cifra raggiunta nel 1951 supera notevolmente anche la più elevata delle precedenti, che abbiamo visto essere stata quella del 1911 (129.323 addetti).

L'andamento più tipico, ai fini di quanto andiamo dicendo, è quello che ci presentano gli addetti alle industrie meccaniche, i quali non hanno cessato di crescere lungo tutto il periodo, ma l'hanno fatto, a partire dal 1927, ad un tasso progressivamente minore. Mentre infatti essi crebbero dell'87,06 per cento fra il 1903 ed il 1911, e del 107,9 per cento nei sedici anni successivi l'aumento scese al 66,1 per cento nel periodo fra il 1927 ed il 1937-39, per ridursi all'8 per cento solamente negli anni intercorsi fra l'ultimo censimento prebellico ed il censimento del 1951.

Un andamento oscillante riscontriamo invece nel numero degli addetti alle industrie che lavorano i minerali non metallici (ceramiche, laterizi, cemento, e simili): industrie soggette a forti variazioni cicliche e per le quali, pertanto, rilevazioni saltuarie come quelle di cui disponiamo hanno scarso significato, e possono perfino dar l'impressione di un movimento orientato in un senso del tutto opposto a quello che effettivamente segue. Anche qui, comunque, riscontriamo un aumento più che notevole (+ 47,2 per cento) fra il 1903 ed i 1911, seguito da oscillazioni in opposto senso, che non hanno in complesso fatto aumentare se non di poco gli effettivi. Questi, infatti, dopo essere balzati da 116.909 nel 1903 a 180.250 nel 1911 (172.116 secondo i dati resi confrontabili), sono discesi a 171.922 nel 1927, per salire a 204.876 nel 1937-39 e ridiscendere a 200.506 nel 1951.

Caratteristico è infine l'andamento degli addetti alle industrie chimiche, per i quali il massimo incremento percentuale riscontrasi nel periodo intercorso fra il 1911 ed il 1927, mentre i due periodi successivi registrano incrementi per-

centuali decrescenti, corrispondenti ad incrementi assoluti a un di presso equivalenti a quello verificatosi nel sopra indicato periodo intercensimentale. Più precisamente, mentre, fra il 1903 ed il 1911, gli addetti alle industrie chimiche aumentarono di sole 12.225 unità, (anzi 7.650 soltanto se ci si riferisce ai dati resi confrontabili), nel successivo periodo 1911/1927 aumentarono di 75.577 unità, (e cioè del 190,5 per cento); nel periodo intercorso fra il censimento del 1927 e quello del 1937-39 aumentarono ancora di 30.012 unità corrispondenti al 24,56 per cento; e nell'ultimo periodo intercensimentale chiusosi nel 1951, aumentarono di 48.597 unità, corrispondenti al 31,9 per cento.

Riportiamo per comodità del lettore, nella Tav. V, le variazioni percentuali che per ciascuno dei principali gruppi d'industrie risultano essersi verificate fra ogni rilevazione e la successiva (9). E perchè risulti quanto più è possibile evidente l'andamento della popolazione addetta a ciascuno dei gruppi considerati, facciamo seguire, in un secondo prospetto, le medie annue degli aumenti e delle diminuzioni percentuali, verificatisi in ciascun periodo.

Dall'insieme di questi elementi, mentre risulta confermata e messa in più chiara luce la tendenza ad un progressivo smorzamento del ritmo di sviluppo della popolazione addetta alle industrie manifatturiere italiane, emerge evidente la grande varietà dei comportamenti dei singoli gruppi di industrie: varietà che risulterebbe ancora più pronunziata se, dall'andamento dei gruppi, si scendesse al comportamento dei sottogruppi, e troverebbe più ampia conferma se si mettessero a raffronto gli andamenti dei singoli rami d'industria.

Come si è detto, peraltro, la caratteristica saliente del movimento è la tendenza ad un progressivo rallentamento dello sviluppo occupazionale. Per la maggior parte dei gruppi d'industrie considerati, il ritmo di sviluppo attinge il suo acme nel primo o nel secondo periodo intercensimentale, e tende poi a declinare assai rapidamente.

Un andamento di questo genere non contrasta sostanzialmente con le indicazioni che l'esperienza storica ci fornisce sullo sviluppo delle varie industrie. Quello che colpisce non è il fatto che la tale o tal'altra industria abbia avuto dapprima uno sviluppo assai rapido, ed abbia poi visto rallentare progressivamente il ritmo di tale sviluppo una volta raggiunta quella che può chiamarsi la fase di regime. Nè colpisce il fatto che il numero degli addetti registri una rapida crescita nella prima fase, ed un accrescimento proporzionalmente più modesto successivamente, fino a tramutarsi, in alcuni casi, in un movimento regressivo. Quello che colpisce è il fatto che per tutti o quasi tutti i rami

(9) Le variazioni percentuali della prima colonna sono state calcolate utilizzando per il 1911 i dati resi confrontabili con i risultati dell'inchiesta del 1903. Quelli della seconda colonna sono invece stati calcolati sulla base dei risultati dei due censimenti, rispettivamente del 1911 e del 1927.

Tav. V. — Variazioni percentuali degli addetti ad aziende industriali fra una rilevazione e l'altra

RAMI D'INDUSTRIA	FRA IL 1903 ED IL 1911 (a)	FRA IL 1911 ED IL 1927	FRA IL 1927 ED IL 1937-1939	FRA IL 1937-1939 ED IL 1951
Alimentari ed affini	81,93	123,70	150,99	91,94
Lavorazioni pelli e cuoi . .	97,90	150,87	114,21	110,48
Industrie tessili	116,37	123,96	99,56	106,75
Vestiario e abbigliamento .	160,85	212,93	93,18	88,74
Industrie del legno	115,77	156,54	92,48	107,52
Ind. cartiere e poligrafiche	138,10	132,14	134,43	111,03
Industrie metallurgiche . . .	228,11	94,74	83,36	138,73
Industrie meccaniche	187,06	207,98	166,12	108,06
Lav. minerali non metall. .	147,22	95,38	119,17	97,87
Industrie chimiche	122,23	262,04	124,56	131,92
Industrie varie	157,05	127,75	205,96	150,27
TOTALE	125,68	147,07	120,14	105,00
<i>Medie annue degli aumenti e delle diminuzioni percentuali degli addetti ad aziende industriali</i>				
Alimentari ed affini	— 2,26	+ 1,48	+ 4,63	— 0,62
Lavorazione pelli e cuoi . .	— 0,26	+ 3,18	+ 1,29	+ 0,80
Industrie tessili	+ 2,04	+ 1,50	— 0,04	+ 0,52
Vestiario e abbigliamento . .	+ 7,85	+ 7,06	— 0,62	— 0,86
Industrie del legno	+ 1,97	+ 3,53	— 0,68	+ 0,58
» cart. e poligraf. . .	+ 4,76	+ 2,01	+ 3,13	+ 0,85
» metallurgiche . . .	+ 16,01	— 0,33	— 1,51	+ 2,98
» meccaniche	+ 10,88	+ 6,75	+ 6,01	+ 0,62
Lav. minerali non metall. . .	+ 5,90	— 0,29	+ 1,74	— 0,16
Industrie chimiche	+ 2,78	+ 10,13	+ 2,23	+ 2,46
» varie	+ 7,13	+ 1,73	+ 9,63	+ 3,87
TOTALE	+ 3,21	+ 2,94	+ 1,83	+ 0,38

(a) Per il 1911 dati rettificati per renderli confrontabili con quelli del 1903.

della nostra industria manifatturiera il punto culminante dello sviluppo, considerato come tale il periodo in cui lo sviluppo ha segnato un ritmo più accelerato, abbia avuto luogo nel primo decennio o, comunque, nel primo quar-
del secolo. Il che, se le cifre di cui disponiamo non ci tradiscono completa-
mente, deve pur avere un suo significato. E, senza volerci qui lontanamente
addentrare in una ricerca così complessa ed azzardosa, non possiamo fare
a meno di rilevare come tutto l'andamento successivo sembri autorizzare
il sospetto che lo sviluppo industriale italiano, lungi dal seguire la sua para-
bola naturale, abbia incontrato successivamente ostacoli che nel primo pe-
riodo non avevano agito con altrettanta potenza, od abbia, più probabil-
mente, visto diminuire, quegli stimoli e quelle condizioni favorevoli che tanto
slancio gli avevano conferito nella sua prima fase.

6. — Qualunque sarà per essere la soluzione del problema qui sopra sem-
plicemente adombrato, il fatto con cui ci troviamo alle prese nella maniera più
drammatica è, ad ogni modo, quello al quale abbiamo già avuto occasione di
accennare, e che le ultime due colonne della Tavola IV più precisamente ci
pongono sotto gli occhi. È un fatto ormai noto anche fuori della stretta cer-
chia degli studiosi, ma la cui importanza non è stata ancora adeguatamente
apprezzata, un po' forse per la scarsa fiducia e il disinteresse che le
statistiche italiane ispirano, in genere, sin dal loro primo apparire, e che pur-
troppo non sempre possono considerarsi ingiustificati. In effetti, del censimento
industriale del 1951, non possediamo a tutt'oggi che i primi risultati provviso-
ri; e quando si è voluto mettere a raffronto detti risultati con quelli dell'ultimo
censimento prebellico, ci si è trovati nella necessità di procedere a revisioni e
correzioni di varia natura ed, in definitiva, a dover confessare che un raffronto
corretto è, allo stato delle cose, ineffettuabile; e, per quanto si faccia, rimarrà
forse ineffettuabile anche in seguito.

In queste condizioni hanno evidentemente buon gioco tutti coloro che, per
amore di quieto vivere, o per innato fatalismo, negano ogni valore alle indi-
cazioni che, a malgrado dei loro difetti e della scarsa loro confrontabilità, i ri-
sultati dei due ultimi censimenti industriali forniscono indubbiamente. E gran
parte anche delle persone colte rimane disorientata e, fra il sì ed il no, si
disinteressa di tali indicazioni e dei problemi che esse pongono. Ed è questo,
fra tutti, il male peggiore.

Anche se non è il caso di giurare sulle cifre che ci vengono ammannite,
certo è che le industrie manifatturiere italiane danno lavoro oggi ad un
numero di persone di ben poco superiore a quello delle persone che vi erano
addette negli ultimi anni prebellici. E, se ci volgiamo indietro, dobbiamo
riconoscere che un simile fenomeno ha tutta l'aria di rappresentare la conti-

nuazione e forse la conclusione di un processo che, *grosso modo*, sembra essersi iniziato con lo scoppio della prima guerra mondiale.

Le cifre che abbiamo riportato nella tavola IV consentono, comunque, di analizzare il fenomeno un po' più in dettaglio, individuando le industrie che ancora dimostrano un rilevante grado di ricettività, e quelle invece che se ne mostrano prive o che sono arrivate addirittura al punto di ridurre i propri effettivi.

Vediamo così che, fra le industrie che registrano un aumento di addetti, il primo posto compete a quella del mobilio e dell'arredamento.

Il censimento del 1951 ha accertato in questa industria 108.691 addetti contro i 60.861 accertati dal censimento del 1937-39. Si è quindi avuto un aumento del 78,5 per cento nel numero degli addetti a questa industria, la quale beneficia evidentemente del grande sviluppo che in questi ultimi anni ha assunto la costruzione di case d'abitazione.

La più alta percentuale d'incremento della popolazione addetta, dopo quella registrata dall'industria del mobilio e dell'arredamento, si riscontra in corrispondenza delle «altre» industrie varie (+ 54,1 %), sulle quali non è evidentemente possibile fare alcun commento.

Al terzo posto si colloca l'industria laniera con un aumento di addetti del 48,7 per cento, che corrisponde ad un accrescimento assoluto di 42.093 unità. Questo accrescimento supera, in termini assoluti, tutti quelli registrati dalla stessa industria nei precedenti periodi intercensimentali, mentre in senso relativo è superato da quello che si era verificato fra il 1911 ed il 1927, risultato pari al 53,6 per cento. Fra il 1903 ed il 1911, come fra il 1927 ed il 1937-39, l'accrescimento erasi invece contenuto in più ristretti limiti: 19,6 e 24,7 per cento rispettivamente.

Seguono, al quarto ed al quinto posto nella graduatoria, l'industria della gomma, e l'industria chimica (escluse l'industria dei derivati dal petrolio e l'industria della cellulosa tessile e delle fibre artificiali) che accusano un aumento del 44,6 e del 41,0 per cento, rispettivamente. In termini assoluti l'accrescimento è stato di 12.172 unità nell'industria della gomma e di 44.742 unità nell'industria chimica.

Al sesto posto troviamo l'industria metallurgica con un aumento del 38,7 per cento in linea relativa, ed uno di 39.555 unità in linea assoluta. fra il censimento del 1937-39 e quello del 1951. Abbiamo peraltro già avuto occasione di illustrare nelle precedenti pagine il complessivo andamento di questo settore industriale, mettendo in luce il fatto che, nonostante l'aumento di cui è cenno qui sopra, il numero degli addetti risultava, nel 1951, di poco superiore e secondo i dati della tav. II soltanto uguale a quello di quarant'anni prima.

A grande distanza da quelle fin qui passate in rassegna, altre due industrie registrano, nell'ultimo periodo intercensimentale, un aumento superiore

al 20 % ; e sono l'industria cotoniera (+ 23, 2 per cento) e l'industria dei derivati dal petrolio (+ 22,3 per cento) : una industria fra le più anziane, assieme ad una delle più recenti.

Tutte le altre industrie considerate nella tavola registrano aumenti inferiori (17,7 % l'industria della carta ; 10,9 l'industria del tabacco, 8,0 l'industria meccanica e l'industria delle bevande alimentari ; 6,4 l'industria poligrafica, ed 1,0 per cento l'industria delle fibre artificiali), o registrano diminuzioni di addetti.

Quest'ultima evenienza riscontrasi, in primo luogo, per le industrie della canapa, del lino e della juta, che, tutte insieme, accusano nel 1951 una riduzione del 30 per cento dei loro effettivi, rispetto al livello di prima della guerra. La diminuzione in cifra assoluta risulta pari a 17.184 unità ; così che il numero degli addetti a questa industria scende al di sotto di quello che era stato accertato nel lontano 1911.

Altra industria che accusa un sensibile regresso è quella della lavorazione del legno e del sughero (esclusa la fabbricazione del mobilio e di oggetti d'arredamento). La diminuzione degli addetti risulta qui, in cifra assoluta, di 27.116 unità, ed, in via relativa, del 14,6 per cento.

Seguono le industrie delle fibre tessili varie, con una diminuzione di 17.217 unità e del 13,5 per cento ; e quindi la regina delle nostre industrie, la serica, che, con una riduzione del 13,2 per cento e di 15.925 unità, porta i suoi effettivi, già progressivamente ridotti lungo il quarantennio, a poco più della metà di quello che furono nel 1911.

Diminuzioni notevoli di effettivi registrano anche : l'industria dei cereali (macinazione, pilatura, pastificazione e simili) che perde 51.028 addetti nell'ultimo periodo intercensimentale, pari all'11,9 per cento della consistenza numerica accertata alla vigilia della seconda guerra mondiale ; e l'industria del vestiario e dell'abbigliamento, che perde anch'essa 51.612, unità pari all'11,2 per cento della consistenza prebellica.

E l'elenco si chiude con l'industria dei veicoli in legno e delle costruzioni navali pure in legno, ovviamente in declino, che vede diminuire i suoi effettivi del 4,3 per cento ; e la lavorazione dei minerali non metallici che vede anch'essa diminuire, sia pure soltanto del 2,1 per cento, i suoi addetti, nonostante il fervore delle costruzioni edili che dovrebbe comportare, ed effettivamente comporta, un aumento di domanda per buona parte almeno dei suoi prodotti.

7. — Benchè molto affrettata e lacunosa l'analisi che abbiamo condotto e di cui abbiamo brevemente dato conto in questo scritto non si può dire del tutto priva di suggestività.

Le constatazioni a cui siamo stati condotti sono assai spesso sconcertanti al massimo grado ; ma, appunto per questo, meritano di attirare l'at-

tenzione degli studiosi, dal doppio punto di vista : della ricerca scientifica vera e propria cui si presenta l'occasione di confrontare, con un andamento significativo, anche se imperfettamente accertato, le teorie dello sviluppo economico che vengono rapidamente moltiplicandosi ; e della più concreta ed immediata esigenza che sta alla base della Inchiesta sulla disoccupazione, per cui interessa in altissimo grado individuare le ragioni del rallentamento prodottosi, apparentemente a partire dalla vigilia della prima guerra mondiale, nel ritmo di sviluppo della industria manifatturiera italiana e nello accrescimento della popolazione addettavi : rallentamento che si è successivamente aggravato, a quanto sembra, in misura progressiva, e che ha condotto la massa degli addetti a tale industria ad una quasi completa stazionarietà nei tredici anni trascorsi fra il 1938 ed il 1951.

Nel corso di questo scritto, noi ci siamo occupati esclusivamente dello sviluppo della popolazione attiva e più particolarmente di quello degli addetti alle industrie manifatturiere. Ove peraltro ci si provasse ad allargare il campo di osservazione, ponendo a raffronto l'andamento della occupazione (posto che le cifre relative alla popolazione attiva e quelle degli addetti alle industrie possano considerarsi indicative di tale andamento) con quello del reddito nazionale, e, rispettivamente, del prodotto netto delle industrie manifatturiere, le constatazioni a cui andremmo incontro sarebbero ancora più sconcertanti forse di quelle che abbiamo tratte dalla nostra indagine.

Traducendo, infatti, in lire 1938 i valori del reddito nazionale al costo dei fattori che si trovano indicati a pag. 493 dell'Annuario Statistico Italiano 1952, (dividendo dette cifre per le medie aritmetiche degli indici dei prezzi all'ingrosso e di quelli del costo della vita, indicate a pag. 476 dello stesso Annuario) e dividendo i valori così ottenuti per la popolazione presente rilevata dai varii censimenti demografici, otteniamo i seguenti dati :

Tav. VI. — Redditi medii per abitante

ANNO DEL CENSIMENTO	REDDITO NAZIONALE AL COSTO DEI FATTORI IN MILIONI DI LIRE 1938	POPOLAZIONE PRESENTI (<i>migliaia</i>)	REDDITO PER ABITANTE IN LIRE 1938
1901	73.200	32.475	2.254
1911	87.500	34.671	2.524
1921	80.000	37.973	2.106
1931	105.200	41.176	2.555
1936	110.700	42.918	2.579
1951	118.700	46.738	2.539

E se poi dividiamo il complessivo reddito nazionale per la popolazione attiva accertata dagli stessi censimenti, otteniamo i seguenti risultati:

Tav. VII. — Redditi medii per persona attiva

ANNO DEL CENSIMENTO	REDDITO NAZIONALE AL COSTO DEI FATTORI IN MILIONI DI LIRE 1938	POPOLAZIONE ATTIVA (<i>migliaia</i>)	REDDITO MEDIO PER PERSONA ATTIVA IN LIRE 1938
1901	73.200	15.904	4.602
1911	87.500	16.358	5.349
1921	80.000	18.067	4.422
1931	105.200	18.341	5.735
1936	110.700	18.802	5.888
1951	118.700	19.490	6.090

Donde chiaramente appare che il reddito medio per abitante, dopo essere aumentato del 12 per cento nel primo decennio del secolo, è rimasto sostanzialmente stazionario nei successivi quarant'anni, in quanto gli aumenti conseguiti dopo il 1921 sono bastati appena per compensare la diminuzione che si era verificata in dipendenza della prima guerra mondiale, allo stesso modo come gli aumenti conseguiti in questi ultimi anni sono bastati appena a far riguadagnare la quota degli ultimi anni anteriori alla seconda guerra mondiale.

E se poi raffrontiamo la serie dei redditi medi per abitante che figura nell'ultima colonna della Tavola VI, con la serie dei redditi medi per persona attiva che figura nell'ultima colonna della Tavola VII, appare chiaro che, in tanto è stato possibile migliorare, nella modestissima misura in cui ciò è stato fatto, il reddito medio per ogni persona attiva, in quanto la popolazione attiva ha rallentato il ritmo del suo sviluppo.

Ma a risultati ancora più sconcertanti si arriva mettendo a raffronto il prodotto netto delle industrie manifatturiere, e gli addetti a tali industrie secondo i successivi censimenti industriali.

Un rapido sguardo alle cifre che risultano dalla Tavola VIII ci fa vedere come il prodotto netto corrispondente ad ogni addetto ha seguito un andamento sostanzialmente inverso a quello che, dall'uno all'altro censimento, risulta aver seguito lo sviluppo della popolazione complessivamente addetta alle industrie manifatturiere italiane. Al forte aumento di detta popolazione che

Tav. VIII. — Prodotto netto complessivo, popolazione addetta e prodotto netto per addetto alla industria manifatturiera italiana

ANNO DI CENSIMENTO	PRODOTTO NETTO DELLE INDUSTRIE MANIFATTURIERE		ADDETTI ALLE INDU- STRIE MANIFAT- TURIERE		PRODOTTO NETTO PER ADDETTO ALLE INDU. MANIFATTURIERE	
	IN MILIONI DI LIRE 1938 (a)	INDICI DI VARIA- ZIONE	MIGLIAIA DI UNITÀ	INDICI DI VARIA- ZIONE	IN LIRE 1938	INDICI DI VARIA- ZIONE
1903	13.711	100,0	1.140	100,0	12.027	100,0
1911	19.199	140,0	1.884	165,3	10.190	48,7
1927	29.756	217,0	2.770	243,0	10.742	89,3
1937-39	33.684	245,6	3.329	291,1	10.118	84,1
1951	44.743	326,3	3.495	306,6	12.802	106,4

(a) Per gli anni 1903, 1911 e 1927, abbiamo utilizzato le cifre che figurano a pag. 86 del volume del Golzio (Sulla misura delle variazioni del reddito nazionale italiano - Giappichelli - Torino - 1951) assumendo come valevole per il 1903 la media del periodo 1901-1905, per il 1911 la media delle due medie quinquennali successive, 1906-1910 e 1911-1915; e per il 1927 la media del quinquennio 1926-1930. Per il triennio 1937-39 abbiamo utilizzato la cifra calcolata dall'Istituto Centrale di Statistica per il 1938; e per il 1951, infine, abbiamo tradotto in lire 1938 le cifre del prodotto netto delle varie industrie che figurano a pag. 24 della Relazione Generale sulla Situazione Economica del Paese presentata al Parlamento il 31 marzo 1953, dividendoli per i corrispondenti indici dei prezzi indicati a pag. 22 della stessa relazione.

abbiamo visto essere intervenuto fra il 1903 ed il 1911 (+ 65,3 %) fa riscontro una imponente caduta del prodotto netto per addetto (- 15,3 %); ciò che si spiega per il fatto che il prodotto netto complessivo è cresciuto in misura molto minore (+ 40,0 %) del numero degli addetti. Fra il 1911 ed il 1927, il prodotto netto per addetto segna un certo recupero, riportandosi all'89,3 % della cifra raggiunta nel 1903; e ciò trova la sua spiegazione nel fatto che il prodotto netto complessivo è cresciuto del 55,0 %, rispetto al 1911, mentre il numero degli addetti è cresciuto del 47,0 % solamente. Ma fra il 1927 ed il 1938 il prodotto netto per addetto si abbassa nuovamente, scendendo sotto al livello del 1911, perchè il prodotto netto complessivo è cresciuto di appena il 13,2 % mentre il numero degli addetti è cresciuto del 20,2 %. E se il 1951 segna infine una assai notevole ripresa del prodotto netto unitario (+ 29,0 % rispetto al 1938), ciò dipende dal fatto che il prodotto netto complessivo ha segnato un aumento del 32,8 per cento, mentre il numero degli addetti alle industrie manifatturiere è aumentato soltanto del 5,0 %.

**ASPETTI E PROBLEMI DELLA OCCUPAZIONE E DELLA PRODUZIONE
IN ALCUNE INDUSTRIE**

I N D I C E

	Pag.
Nota introduttiva	79
ERNESTO CIANCI — L'occupazione operaia nelle miniere e nelle cave . . .	81
BRUNO CALABI — L'industria siderurgica	111
SALVATORE PETROLI — L'industria meccanica	127
FRANCO GARINO-CANINA — L'industria tessile	143
FRANCO FEROLDI — L'industria edilizia	171

NOTA INTRODUTTIVA

Il piano di studi intrapreso dall'Istituto per gli studi di economia (I. S. E.) nell'ambito ed ai fini dell'Inchiesta parlamentare sulla disoccupazione — di cui è stato fatto ampio cenno nella nota introduttiva alla relazione del Gruppo di lavoro per il progresso tecnologico (vol. II, tomo 3 degli Atti) — oltre alle ricerche inerenti agli effetti del progresso tecnologico sulla occupazione, prevedeva lo sviluppo di una serie di studi condotti per i singoli più importanti settori produttivi, nell'intento di approfondire l'esame di aspetti e problemi specifici a ciascun settore.

Sebbene il programma inerente a tale serie di studi non abbia potuto essere completato secondo le linee previste, viene tuttavia data pubblicazione di alcuni degli studi promossi, concernenti l'industria mineraria, alcune industrie manifatturiere e l'industria edilizia.

PAGINA BIANCA

L'OCCUPAZIONE OPERAIA NELLE MINIERE E NELLE CAVE

1. Scopo dell'indagine. — 2. Fonti. — 3. Dati generali sull'occupazione operaia. — 4. Andamento dell'occupazione operaia complessiva negli ultimi sessant'anni. — 5. Ore di lavoro. — 6. Combustibili fossili. — 7. Zolfo. — 8. Piombo e zinco. — 9. Marmo. — 10. Pirite. — 11. Occupazione operaia in sotterraneo e a giorno. — 12. Occupazione dei minori di quindici anni. — 13. Occupazione femminile. — 14. Progresso tecnico. — 15. Limiti delle possibilità di meccanizzazione. — 16. Influenza dei progressi della tecnica sull'occupazione operaia. — 17. Situazione attuale e prospettive.

1. — Nel quadro degli studi predisposti dalla Commissione parlamentare d'inchiesta sulla disoccupazione è sembrato potesse trovare posto un'indagine sulla occupazione operaia nelle miniere e nelle cave negli ultimi sessant'anni.

Miniere e cave non costituiscono un settore fondamentale della nostra economia; l'occupazione operaia in questa industria raccoglie da noi lo 0,7% della popolazione economicamente attiva, contro l'1,70% negli Stati Uniti, l'1,80% in Francia, il 3,80% nel Regno Unito, il 5,40% nel Belgio. Nè un apprezzabile sviluppo si è presentato nel periodo considerato nell'indagine; l'occupazione attuale nelle miniere e cave è poco superiore a quella di sessant'anni fa, allorchè la popolazione era di trentun milioni di abitanti. Non è neanche da attendersi un sensibile incremento negli anni futuri, in quanto l'unico settore per il quale si presentano favorevoli prospettive (metano) occupa relativamente un modesto numero di addetti, e per contro seri dubbi sorgono sulla possibilità di mantenere l'attuale occupazione nell'industria dei combustibili fossili, sempre che non si presentino eventi eccezionali ed imprevisi di carattere internazionale.

Ma pur così limitata, l'industria mineraria nazionale presenta aspetti caratteristici che la differenziano da tutte le altre industrie; sicchè è sembrato che la modesta dimensione e l'assenza di larghe prospettive non dovessero costituire motivo per lasciare inesplorato il vasto materiale sull'occupazione operaia che da sessant'anni il Corpo delle Miniere diligentemente raccoglie.

2. — I dati statistici relativi all'occupazione operaia sono stati desunti, per il periodo fino al 1890 dagli « Annali di Agricoltura — Rivista del Servizio Minerario »; dal 1891 al 1925 dalla « Rivista del Servizio Minerario »; ed in seguito dalla « Relazione sul Servizio Minerario e Statistica dell'industria

estrattiva in Italia». La rilevazione è effettuata dai Distretti Minerari e controllata e coordinata dal Ministero dell'industria e del commercio.

Secondo i criteri seguiti dai Distretti, per « operai occupati » si intendono le unità lavorative che comunque abbiano prestato la loro opera nelle miniere e nelle cave nell'anno considerato, indipendentemente dal periodo di permanenza o di lavoro.

I dati rilevati non rappresentano pertanto il numero degli operai che in media hanno lavorato durante l'anno, nè il numero degli operai presenti in un determinato giorno dell'anno.

Ripetuti scandagli effettuati per alcune miniere mostrano peraltro che i dati raccolti sono molto vicini al numero medio degli operai occupati nello anno. È anche da tener conto dei frequenti contatti dei funzionari dei Distretti minerari con le aziende estrattive, della sorveglianza esercitata dai Distretti stessi sulle miniere, della continuità della rilevazione che si estende ad oltre un sessantennio; elementi tutti che inducono a ritenere sufficientemente rappresentativi i dati annualmente raccolti dai Distretti e qui sistematicamente raggruppati. Le serie relative alle miniere presentano un maggior grado di attendibilità di quelle relative alle cave per la migliore organizzazione tecnica ed amministrativa delle miniere e per le più frequenti ispezioni effettuate dai Distretti minerari nelle stesse.

3. — I dati sopra indicati si riferiscono al territorio nazionale secondo le circoscrizioni territoriali dei singoli anni. Dopo la prima guerra mondiale la rilevazione è stata estesa ai territori liberati (Venezia Tridentina e Venezia Giulia) con l'inclusione delle miniere di bauxite, carbone liburnico, mercurio, piombo e zinco. Dal 1944 i gruppi di miniere sopra detti (eccezion fatta per le miniere di piombo e zinco del Raibl e di Monteneve) non sono più compresi nella rilevazione.

I dati relativi all'occupazione operaia nelle industrie estrattive sono stati ripartiti per cave e per miniere; e quelli riferentisi a queste ultime a loro volta per miniere metallifere e non metallifere. Nell'ultimo anno considerato dall'indagine (1950) la rilevazione si riferisce ai seguenti prodotti:

A) MINIERE:

Minerali metalliferi: Bauxite, Leucite, Antimonio, Arsenico, Ferro, Ferro manganesifero, Magnesio, Manganese, Mercurio, Oro, Piombo e Zinco, Rame, Tungsteno.

Minerali non metalliferi: Acido borico e prodotti dei soffioni boraciferi, Amianto e roccia asbestifera, Anidride carbonica compressa, Baritina, Com-

bustibili fossili, Feldspato, Fluorina, Grafite, Idrocarburi, Magnesite, Marna da cemento, Pirite di ferro, Roccia asfaltica e bituminosa, Salgemma, Scisti oleosi per distillazione, Silicati idrati di alluminio, Talco e Steatite, Zolfo.

B) CAVE.

Tra le cave sono compresi i materiali in blocchi ed in pezzame, che normalmente servono per costruzioni, per ornamento e pavimentazione, ed alcuni prodotti adoperati per usi industriali (esempio: farina fossile, sabbie silicee, pietra ollare, ecc.).

È poi da tener conto degli operai occupati nelle torbiere, che costituiscono una classe autonoma e che non sono stati compresi nelle cifre globali sia delle miniere che delle cave. Essi figurano tuttavia come voce separata nel quadro delle miniere non metallifere per affinità con i combustibili fossili in quanto la torba è prevalentemente utilizzata come combustibile.

Non sempre gli stessi prodotti hanno fatto parte della medesima categoria. Tra gli spostamenti da una categoria all'altra avvenuti negli anni contemplati dall'indagine sono da ricordare il passaggio dalla categoria delle cave a quella delle miniere della bauxite (anno 1917), della marna da cemento (anno 1927), dei silicati idrati di alluminio (anno 1936), della baritina e della fluorina (anno 1927).

4. — Le serie raccolte dal Corpo delle miniere e riportate nelle tavole allegate consentono di seguire l'occupazione operaia nelle miniere e nelle cave negli ultimi sessant'anni.

Dai dati complessivi risulta una occupazione di circa 90/100 mila addetti nell'ultimo decennio del secolo scorso, eccezion fatta del biennio 1895-96 nel quale si è verificato un forte avvallamento sia per le miniere che per le cave.

Nel primo decennio del secolo XX l'occupazione è aumentata fortemente portandosi ad un livello di 120/125 mila unità; fenomeno comune anche agli altri settori industriali, in relazione allo sviluppo dell'attività produttiva ed al miglioramento della situazione economica generale del Paese, prolungatosi, come è noto, fino allo scoppio del conflitto.

La guerra 1915-18 ha condotto ad una diminuzione dell'occupazione complessiva; la riduzione è stata particolarmente sensibile per le cave, mentre per le miniere alla contrazione verificatasi in quelle metallifere ha fatto riscontro un sensibile incremento nelle miniere non metallifere, soprattutto per l'aumento dell'occupazione nell'industria dei combustibili fossili.

Negli anni successivi al primo conflitto mondiale l'occupazione operaia presenta un incremento che raggiunge la punta più elevata nel 1926; di poi si presenta una caduta, in relazione alla nota evoluzione della congiuntura

internazionale e nazionale. Il punto più basso è registrato nell'anno 1933 (80.866 addetti contro 118.704 nel 1926).

La favorevole evoluzione della congiuntura economica mondiale e gli indirizzi di politica autarchica impressi all'economia nazionale negli anni successivi al 1935 hanno condotto ad un forte incremento nella occupazione operaia, incremento che ha continuato a manifestarsi nei primi anni del conflitto, a seguito soprattutto dell'aumentata occupazione nelle miniere di combustibili solidi.

I dati dell'anno 1941 (162.626 unità) rappresentano il massimo raggiunto nel sessantennio considerato dall'indagine. Una lieve riduzione si verifica nel 1942 e si accentua nel 1943. L'anno 1944 segna la più bassa occupazione operaia: 67.993 unità. Nel breve spazio di un quadriennio (1941-1944) si sono così registrati la quota più elevata e l'avvallamento più marcato.

La ripresa post-bellica è stata sollecita ed intensa; nel 1946 si era già tornati ad oltre 100.000 addetti, corrispondenti alla occupazione operaia media dell'intero periodo considerato; nel 1947 si raggiungono circa 125.000 unità. Negli anni successivi si è registrata una contrazione, dovuta soprattutto alla riduzione verificatasi nelle miniere di combustibili fossili.

5. — La rilevazione del Corpo delle miniere si estende per gli anni successivi al 1934 per le miniere, ed al 1939 per le cave, alle ore di lavoro complessivamente effettuate. Tali serie, più rappresentative di quelle della semplice occupazione operaia, sono riportate nella tavola II. La disponibilità di questi dati ha consentito di calcolare le ore di lavoro effettuate in media da ciascun operaio negli ultimi anni.

Nelle miniere (metallifere e non metallifere) l'occupazione media è di poco inferiore alle 2.000 ore annue, corrispondenti a 8 ore giornaliere per 240/250 giornate lavorative. Negli anni di più intensa attività bellica (1941-43) si rileva un incremento delle ore di lavoro nelle miniere metallifere, cui fa seguito una diminuzione nel 1945 in rapporto alla nota depressione di quel periodo. Dopo il 1946 le ore di lavoro si riportano a circa 2.000 annuali.

Per le miniere non metallifere negli anni di guerra si verifica una diminuzione delle ore di lavoro in relazione probabilmente alla ridotta attività delle miniere di zolfo siciliane conseguente alle difficoltà di approvvigionamenti. Dopo la guerra anche le miniere non metallifere ritornano ad un livello di poco inferiore alle 2.000 ore annuali.

Nelle cave le ore effettuate da ciascun operaio sono sensibilmente inferiori a quelle delle miniere, in quanto si tratta prevalentemente di lavorazioni a giorno e quindi legate all'andamento stagionale. Negli anni normali le ore

di lavoro effettuate in media nelle cave sono di circa 1.500, che si riducono a 1.100 durante la crisi conseguente alla guerra.

Nell'ultimo anno di rilevazione, le ore di lavoro medio nelle cave risultano di 1.653 contro circa 2.000 nelle miniere metallifere e non metallifere.

Nei paragrafi seguenti si riporta un breve commento sulla occupazione operaia nei cinque settori fondamentali: combustibili fossili, zolfo, piombo e zinco, marmo, pirite.

6. — La produzione nazionale di combustibili fossili è stata di modesta entità fino allo scoppio del primo conflitto mondiale.

Nel 1901-1910 la produzione totale (antracite, litantrace, carbone sulcis, lignite picea e xiloide, torba) oscillò sulle 400/500 mila tonnellate annue; la occupazione operaia sulle 3.000/3.500 unità. Le difficoltà di importazione conseguenti alla guerra condussero ad un forte incremento produttivo; la produzione raggiunse il massimo nel 1918 (oltre 2 milioni di tonnellate). L'occupazione passò da circa 4.000 addetti nel 1913 a 9.705 nel 1916, a 22.495 nel 1917, per raggiungere la punta di oltre 24.000 nel 1918. In tale anno l'occupazione totale nelle miniere di combustibili fossili rappresentava il 40% dell'occupazione complessiva nelle miniere nazionali.

Alla fine del 1918 passarono all'Italia le miniere dell'Arsa le quali in breve tempo divennero la maggiore fonte di rifornimento interno.

Nel 1922-23, riaperte le normali fonti di approvvigionamento, la produzione italiana di combustibili fossili si contrasse fortemente. L'occupazione operaia si ridusse a 7.000/8.000 unità. La nota depressione internazionale del 1930-34 condusse ad un ulteriore ripiegamento dell'industria; l'occupazione operaia si riportò, nonostante l'apporto dell'Arsa, al livello ante 1913 (3.000/4.000 unità).

Dal 1935, a seguito delle «sanzioni» e dell'indirizzo di politica economica dell'epoca, vennero riaperte le miniere di lignite e si sviluppò la produzione del bacino carbonifero del Sulcis. L'area del bacino è valutata in 120 Km²; il carbone contenuto da 500 a 600 milioni di tonnellate. Non è gran cosa in confronto ai giacimenti degli Stati Uniti, del Regno Unito, della Germania e di altre regioni carbonifere, ma si tratta pur sempre di una riserva notevole che può risultare preziosa in determinate contingenze internazionali. Prima del 1935 le miniere del Sulcis producevano intorno alle 100.000 tonnellate annue. La produzione passò a 465.000 tonn. nel 1938, a 911.000 tonn. nel 1939 e raggiunse il massimo di tonn. 1.295.800 nel 1941.

Le sanzioni prima e la guerra dopo condussero ad un notevole sviluppo anche delle miniere di lignite.

L'occupazione nelle miniere di combustibili solidi raggiunse il massimo nel 1941: 56.841 addetti, corrispondenti al 45% dell'occupazione totale nelle miniere nazionali. Anche la cenerentola dei combustibili, la torba, si sviluppò fortemente. L'occupazione operaia nelle torbiere nell'anno 1942 raggiunse la cifra record di 5.337 addetti.

Cessata la guerra, produzione e occupazione operaia nelle miniere di combustibili fossili si ridussero notevolmente; le miniere di combustibili più poveri furono chiuse e non più riaperte, mentre la produzione del Sulcis riprese rapidamente, passando da 678.000 tonn. nel 1945 a 1.020.000 tonn. nel 1946, per raggiungere nuovamente 1.200.000 tonn. nel 1947. Le elevate importazioni di carbone estero a prezzi inferiori, la riduzione del consumo interno, l'aumentato impiego del metano, hanno imposto di riorganizzare le attrezzature ed i metodi di coltivazione per contenere i costi. L'attuale occupazione operaia nell'industria dei combustibili solidi è di circa 21.000 addetti e presenta pertanto una riduzione di circa il 50 % in confronto al 1947.

7. — È noto che l'industria solfifera italiana — concentrata in massima parte in Sicilia — godette, fino ai primi anni di questo secolo, di un quasi monopolio mondiale.

Con la scoperta dei grandi giacimenti della Luisiana prima e del Texas poi, avvenuta nel 1904-1905, l'industria siciliana, eminentemente esportatrice (circa gli 8/10 della produzione dell'Isola erano collocati all'estero) subì la concorrenza dello zolfo americano, ottenuto con un processo che consente l'estrazione a costi enormemente inferiori a quelli delle miniere italiane.

Tuttavia l'industria siciliana, anche in virtù di accordi stipulati con le grandi imprese della Luisiana (accordi denunciati dagli Americani nel 1913), poté continuare fino agli ultimi anni anteriori alla prima guerra mondiale a mantenere condizioni di preminenza nei Paesi consumatori. La perdita del grande mercato statunitense — che figurava al primo posto tra gli importatori — fu parzialmente compensata dallo sviluppo sopravvenuto nel consumo dello zolfo negli altri Paesi industriali. La massima produzione dell'Isola e dell'intera Italia è stata conseguita nel primo quinquennio del secolo (produzione nazionale : 550.000 tonnellate annue), dopo di che si è verificata una contrazione che nel 1913 aveva ridotto la produzione italiana ai due terzi di quella del 1901-1905.

L'occupazione operaia nell'industria solfifera nei primi anni del secolo raggiungeva 33/34.000 unità, corrispondente ad oltre la metà dell'occupazione totale nelle miniere nazionali; alla vigilia della prima guerra mondiale (1913) gli operai occupati nell'industria dello zolfo si erano ridotti a poco più di 15.000, corrispondenti a solo un terzo dell'occupazione totale nelle miniere.

Durante la prima guerra mondiale si verificò una forte contrazione nella produzione solfifera siciliana, contrazione che perdurò anche negli anni immediatamente successivi e che si aggravò nel 1922 (produzione nazionale: tonn. 167.339), allorchè, dopo la caduta dei noli America-Europa, gli americani mantennero inalterati i prezzi all'origine riuscendo così ad inondare i mercati europei. L'occupazione operaia si ridusse ad un minimo di 11.233 addetti nel 1917; riprese negli anni successivi per registrare una forte caduta nel 1922 (circa 4.000 operai in meno in confronto all'anno precedente).

Per infrenare la concorrenza americana, il Consorzio obbligatorio per la industria solfifera siciliana (istituito nel 1906) stipulò nel 1922 un accordo con gli Americani per la ripartizione dei mercati e per la fissazione dei prezzi massimi di vendita. Questi provvedimenti consentirono di collocare gradualmente gli stocks che si erano accumulati, ma non permisero uno sviluppo dell'industria e della occupazione operaia.

L'industria solfifera italiana subì poi, come tutte le industrie esportatrici, il contraccolpo della politica di deflazione del 1926, che fu peraltro mitigata dall'azione svolta dalla sezione di credito minerario del Banco di Sicilia che, a condizioni di relativo favore, effettuava anticipazioni per il rammodernamento e l'installazione di impianti. L'occupazione operaia si mantenne sui minimi di 10.000 addetti con scarse oscillazioni.

Nel frattempo si era ulteriormente sviluppata l'industria solfifera continentale la quale ebbe necessità di esportare la produzione esuberante il collocamento all'interno. E poichè l'esportazione effettuata dall'industria dell'Italia continentale doveva essere detratta dalla quota prevista dagli accordi fra il Consorzio e le compagnie americane — quota risultata inferiore alle possibilità italiane di esportazione — gli industriali siciliani nel 1932 chiesero ed ottennero lo scioglimento del Consorzio obbligatorio.

Nel breve periodo di libertà commerciale l'industria siciliana ebbe un incremento negli affari, fino a quando sopravvenne la svalutazione del dollaro nel 1933 e lo sviluppo della nota depressione congiunturale a carattere internazionale.

Per fronteggiare la concorrenza americana il Governo italiano ritenne necessario addivenire a nuovi accordi in quanto i precedenti erano decaduti con lo scioglimento del Consorzio; e costituì l'« Ufficio vendita per lo zolfo italiano » che ebbe l'esclusiva delle vendite dello zolfo ottenuto da tutte le miniere nazionali, mentre il precedente Consorzio controllava soltanto le miniere siciliane.

Per contenere la produzione, il Governo addivenne al contingentamento di tutte le miniere nazionali e nello stesso tempo istituì dei prezzi minimi per assicurare ai produttori determinati ricavi. L'industria procedette tuttavia stentatamente fino al 1936-37 epoca nella quale il contingente venne aumentato

e si cercò di stimolare la produzione per fronteggiare la forte richiesta estera (soprattutto tedesca). Nel 1938 la produzione (tonn. 380.345) toccò il limite più alto dal 1913. L'occupazione operaia presentò una ripresa sia pure di modesta entità.

Nel periodo bellico, mentre le altre industrie minerarie segnarono un incremento produttivo, le miniere solfifere siciliane accusarono una contrazione che andò sempre più accentuandosi in dipendenza delle limitazioni intervenute nella erogazione di energia motrice e delle difficoltà negli approvvigionamenti in generale. Nel luglio 1943, a seguito della sospensione della erogazione della energia elettrica conseguente alla guerra, molte miniere siciliane furono allagate, e si verificò una generale sospensione delle lavorazioni. La produzione nazionale toccò il minimo nel 1944-45 (tonnellate 75.000); l'occupazione operaia si contrasse a 6.000/8.000 unità.

Nel 1945 ebbero inizio i lavori di ripristino del sottosuolo nelle miniere siciliane; tuttavia alcune rimasero abbandonate. I lavori di riattamento e ricostruzione degli impianti esterni e interni sono continuati attivamente negli anni post-bellici, ma la produzione è rimasta ed è tuttora ad un livello sensibilmente inferiore a quello del 1938 sia perchè non sono state riaperte alcune miniere, sia perchè si è dovuto procedere a forti lavori di preparazione dopo il lungo abbandono.

Anche le miniere del continente (province di Avellino, Pesaro e Ancona) subirono forti danni in dipendenza degli eventi bellici, ma il loro più rapido ripristino ha consentito di riportare la produzione al livello anteguerra. Tuttavia la maggiore miniera continentale accusa un isterilimento che fa temere prossima la chiusura.

Come risulta dalle considerazioni sopra esposte, l'occupazione operaia nelle miniere di zolfo si è andata gradualmente riducendo sia in via assoluta che in via relativa. In via assoluta, dai 33/34.000 addetti nei primi anni del secolo, si è passati ai 12.000 attuali; riduzione verificatasi attraverso alti e bassi dominati da un netto « trend » di contrazione. In via relativa, da circa il 50% dell'occupazione totale nelle miniere nazionali si è scesi a circa il 20% attuale.

Nè è da attendersi una ripresa, almeno di sensibile entità, negli anni futuri, in quanto la buona volontà dei concessionari e le facilitazioni governative potranno consolidare l'attuale occupazione operaia, ma non certo far rimontare le cause strutturali di depressione dell'industria in confronto alla concorrenza estera.

D'altra parte è da tener conto dell'alta incidenza della manodopera sulla produzione nazionale; negli Stati Uniti la produzione di 5 milioni di tonnellate

di zolfo è ottenuta con 1.500 operai; in Italia per una produzione di poco più di 200.000 tonnellate si occupano attualmente circa 12.000 operai.

La crisi dell'industria solfifera italiana, in particolar modo di quella siciliana, che risale ormai ad un quarantennio, è un caso tipico di depressione conseguente alla scoperta di più favorevoli giacimenti all'estero; ed è una conferma delle particolari caratteristiche in cui si svolge l'industria mineraria, a differenza di tutte le industrie manifatturiere ove la riorganizzazione della produzione, l'ammodernamento degli impianti, l'ampliamento dei mercati di consumo, possono riallineare l'industria colpita alla posizione delle industrie più favorite.

8. — I dati relativi all'occupazione operaia nelle miniere di piombo e zinco risalgono all'anno 1877. Da un punto di vista generale si osserva che nel lungo periodo considerato nell'indagine, l'occupazione operaia nelle miniere di piombo e zinco — fatta eccezione della grande depressione economica internazionale fra le due guerre, e della riduzione di attività conseguente allo ultimo conflitto — non ha presentato variazioni di grande entità.

Gli ultimi due decenni del secolo XIX furono difficili e critici: bassi i prezzi dei metalli, e difficoltà sempre crescenti per lottare con le produzioni estere favorite da minori prezzi di costo. È da ricordare che in quel periodo la totalità della nostra produzione di minerali di zinco era esportata.

L'occupazione operaia si mantenne sugli 8/12.000 addetti e la produzione sulle 140.000 tonnellate annue. Sotto la spinta dei bassi prezzi questa industria, che vanta una lunga tradizione tecnica, migliorò e perfezionò la sua organizzazione, sia all'interno che negli impianti esterni di concentrazione e di trasporto.

Il favorevole andamento economico generale, la stabilità dei cambi, la libertà dei traffici, consentirono lo sviluppo dell'industria nel primo quindicennio del secolo: la produzione raggiunse le 200.000 tonnellate. L'occupazione operaia aumentò gradualmente e si portò al livello di 15/16.000 unità.

Lo scoppio della prima guerra mondiale e le difficoltà sempre crescenti di esportazione dei minerali per mancanza di tonnellaggio e per la crisi verificatasi nei paesi trasformatori, ridussero la produzione e l'occupazione operaia. Una lieve ripresa si verificò nel 1920 (10.769 unità) cui fece seguito una ulteriore contrazione nel 1921-22 (8/9.000 unità) in conseguenza delle grandi agitazioni operaie verificatesi in quel periodo.

Negli anni successivi produzione e occupazione si svilupparono sensibilmente e si realizzarono, soprattutto in Sardegna, importanti opere tecniche che hanno consentito di riportare la produzione ai massimi anteguerra, nonostante la diminuzione dei tenori dei minerali grezzi. La grande depressione del 1930-

1934 ha profondamente colpito questa industria che esporta larga parte della sua produzione; l'occupazione operaia si è fortemente contratta segnando i minimi nel 1933 (3.592 addetti). Negli anni successivi produzione e occupazione riprendono vivacemente, favorite dalle restrizioni nel commercio estero. Tale andamento è proseguito nei primi anni del conflitto; la massima occupazione è stata raggiunta nel 1940 (11.532 addetti).

Dopo la pausa conseguente alla fine della guerra che condusse, tra l'altro, all'arresto dell'educazione ed all'allagamento nei cantieri profondi dell'Iglesiente, la produzione e l'occupazione operaia si riportarono in breve tempo ad un livello normale. Nell'ultimo anno di rilevazione (1950) gli addetti all'industria del piombo e dello zinco risultano di 10.340 unità corrispondenti all'incirca all'occupazione media del lungo periodo considerato nell'indagine.

9. — L'occupazione operaia nell'industria marmifera negli anni precedenti il primo conflitto mondiale è stata di notevole entità; circa 14.000 addetti, corrispondenti a circa il 10 % dell'occupazione operaia complessiva nelle miniere e nelle cave. Durante la prima guerra mondiale la produzione e l'occupazione operaia si sono fortemente contratte; la produzione si è ridotta da oltre 400.000 tonnellate a poco più di 100.000 tonnellate; la occupazione ha segnato il minimo nel 1917-18 (3.000/4.000 addetti).

Negli anni successivi si è presentata una ripresa che ha portato la produzione e l'occupazione a livelli superiori all'anteguerra. Nel decennio 1920-29 la produzione è stata di circa 500.000 tonnellate; l'occupazione operaia ha raggiunto il massimo nel 1925-27 (circa 16.000 addetti). In tale periodo, come negli anni precedenti, la produzione era in massima parte esportata, soprattutto negli U. S. A., in Inghilterra ed in India.

Dopo il 1930 l'industria ha subito il contraccolpo della politica autarchica adottata da tutti i Paesi, i quali hanno posto in sfruttamento le proprie cave di marmo, graniti ed altre pietre ornamentali da costruzione, limitandosi ad importare dall'Italia le qualità scelte e tipiche (marmo statuario e determinati tipi di marmi colorati).

La crisi dell'esportazione è stata in parte compensata in Italia dal forte impulso impresso alle costruzioni edilizie e da particolari provvedimenti che hanno reso obbligatorio l'impiego di determinate percentuali di marmi nella costruzione di edifici pubblici. In tale periodo si è presentato un incremento nella produzione di marmo e pietre colorate a danno del marmo bianco venato propriamente detto.

La produzione e l'occupazione operaia si sono fortemente ridotte durante l'ultimo conflitto; la ripresa non è stata tale da ricondurre l'industria ai livelli anteguerra. L'occupazione nell'ultimo anno considerato (circa 7.000 addetti)

risulta inferiore alla media degli ultimi cinquant'anni. La politica degli scambi adottata da quasi tutti i Paesi rende sempre più difficile l'esportazione di questi materiali che non soddisfano bisogni essenziali. La necessità di mantenere i mercati di collocamento all'estero in concorrenza con le produzioni locali ha imposto all'industria un severo programma di riduzione di prezzi di costo e di conseguente meccanizzazione dei vari servizi per l'escavazione e la riquadratura dei blocchi.

10. — La produzione e l'occupazione operaia nelle miniere di pirite sono state di modesta entità fino all'inizio del secolo.

Nei quindici anni precedenti il primo conflitto mondiale la produzione e l'occupazione operaia hanno presentato un andamento ascendente; la produzione ha raggiunto 336.000 tonnellate nel 1914 e l'occupazione 2.436 operai. Durante tale periodo si sono sviluppate le prime grandi miniere di Maremma (Boccheggiano, Gavorrano e Ravi).

La prima guerra ha condotto ad un aumento dell'attività; la maggiore produzione è stata raggiunta nel 1917 con oltre 500.000 tonnellate di pirite e con una occupazione operaia superiore alle 3.000 unità. Alla nota carenza di manodopera maschile si è fatto fronte con i prigionieri di guerra.

Nel periodo successivo si rileva una forte contrazione di produzione e di occupazione, a seguito delle grandi agitazioni verificatesi soprattutto in Maremma. Successivamente si è presentato un netto andamento ascendente.

La grande crisi del 1930-34 ha avuto nell'industria della pirite minori riflessi che nelle altre industrie estrattive. In questo periodo si è preparata la grande miniera di Niccioleta in Maremma, la cui produzione ha raggiunto il maggiore sviluppo nel 1935. La politica autarchica ed i sempre maggiori impieghi dell'acido solforico hanno condotto ad un forte incremento della produzione e dell'occupazione operaia negli anni successivi al 1934-35; incremento che si è accentuato nei primi anni della guerra. Nel 1940-41 la produzione di pirite ha superato il milione di tonnellate; l'occupazione operaia le 5.500/6.000 unità. Nel 1944-45, a seguito dei noti eventi bellici, la produzione si è ridotta a 100/200 mila tonnellate e l'occupazione operaia a 2.000 unità.

La ripresa è stata sollecitata; già nel 1947 l'occupazione aveva superato le 5.000 unità; la produzione si mantiene però ancora ad un livello inferiore ai massimi raggiunti nel 1940-41.

Nel quadro generale dell'industria mineraria italiana l'occupazione nelle miniere di pirite rappresenta un elemento abbastanza stabile in quanto la pirite costituisce una materia prima essenziale per l'industria chimica e l'agricoltura. Il sempre crescente impiego di acido solforico e di concimi costituisce un elemento favorevole nelle prospettive di questa industria.

11. — Nella tavola VIII sono riportati, per gli anni dal 1913 al 1950, i dati percentuali della occupazione operaia in sotterraneo ed a giorno, distintamente per le miniere metallifere, per le miniere non metallifere, e per le cave.

L'esame dei dati mostra la più alta occupazione in sotterraneo nelle miniere non metallifere (da un massimo del 76,09 % ad un minimo del 56,01%). Seguono le miniere metallifere con percentuali di occupazione in sotterraneo oscillanti da un minimo del 39,59 % ad un massimo del 57,12 %. A lunga distanza, le cave, la cui occupazione in sotterraneo risulta di poche unità percentuali (da un massimo del 9,69 % ad un minimo del 3,27 %). È noto infatti che per queste ultime le lavorazioni si svolgono quasi unicamente a giorno.

La più elevata occupazione in sotterraneo nelle miniere non metallifere in confronto di quelle metallifere va ascritta al maggior numero di impianti esterni di queste ultime (impianti di concentrazione, di trasporto, ecc.). Tuttavia, negli ultimi anni, nelle miniere metallifere l'occupazione all'esterno risulta diminuita. Ciò è dovuto probabilmente alla meccanizzazione dei servizi all'esterno notevolmente sviluppatasi in questo periodo.

Nelle miniere non metallifere invece le percentuali di occupazione in sotterraneo ed a giorno mantengono un andamento pressochè costante; nell'ultimo decennio 60-64% in sotterraneo, e 36-40% a giorno.

12. — I dati sulla occupazione dei minori di 15 anni risultano dalla tavola IX, distintamente per le miniere metallifere, non metallifere e per le cave. I minori di 15 anni costituivano in passato una modestissima frazione della occupazione totale; attualmente sono ridotti praticamente a zero, eccezion fatta per le cave. Dall'esame dei dati risulta che la percentuale più elevata di occupazione minorile si è sempre verificata nelle cave; seguono le miniere non metallifere e da ultimo le miniere metallifere.

Un aumento di qualche entità nella occupazione minorile si è verificato durante il primo conflitto mondiale in relazione alla nota mancanza di manodopera adulta. Ponendo a confronto le percentuali dell'anno 1913 con quelle dell'anno 1918 risulta che per le miniere metallifere la occupazione minorile è passata dal 2,81% al 4,77%; per le miniere non metallifere dal 3,55% al 5,11%; per le cave dal 5,42% al 7,63%. La percentuale relativa all'anno 1918 (per le miniere non metallifere all'anno 1919) è la più alta del periodo considerato.

Durante lo svolgimento della depressione economica tra le due guerre l'occupazione minorile ha presentato un andamento analogo a quello della occupazione femminile: un avvallamento sensibile per i tre settori considerati a cui non ha fatto però seguito una ripresa nel periodo successivo.

Negli ultimi anni l'occupazione minorile si è ridotta, come sopra detto, a cifre assolutamente insignificanti; nell'ultimo periodo di rilevazione (anno 1950) esso corrispondeva allo 0,01% nelle miniere non metallifere, allo 0,09% in quelle metallifere e all'1,24% nelle cave.

A norma delle vigenti disposizioni di legge, salvo i casi in cui non sia prescritto un diverso limite di età, è vietato adibire al lavoro i minori di 14 anni; è anche vietato destinare i minori di 16 anni a lavori in sotterraneo delle cave, miniere e gallerie ove non esista trazione meccanica. È altresì vietato di adibire i minori di 16 anni nel sollevamento e nel trasporto di pesi su carriele e su carretti a braccia a due ruote quando tali lavori si svolgano in condizioni di speciale disagio e pericolo; e nei lavori di carico e scarico delle zolfare siciliane.

A proposito delle zolfare è noto che in passato al trasporto del minerale in blocchi, ceste o sacchi dal cantiere di lavorazione al pozzo di estrazione o all'esterno erano addetti in gran parte ragazzi chiamati nel dialetto siciliano « carusi ». Come nota lo Squarzina (1): « per lungo volger di decenni i ragazzi « furono le vittime dell'industria solfifera, avviati allo ineluttabile sacrificio « dalle prolifiche e indigenti famiglie contadine e operaie, e sottoposti ad una « atroce fatica. Essi trasportavano il minerale percorrendo coi carichi sulle « spalle le strette e basse gallerie, scavate a scalini alti e stretti, con pendenze « talora ripidissime. Dalle profonde gallerie, dove il caldo è umido ed oppri- « mente, uscivano all'aperto nudi, ad una temperatura anche assai inferiore « a quella dell'interno, ansanti e madidi di sudore ».

Nel 1880 su una occupazione totale nelle miniere zolfifere di 21.734 unità, i ragazzi al disotto di 15 anni rappresentavano l'alta aliquota del 26,1%. Ancora nel 1900 nelle miniere siciliane si contavano 6.196 ragazzi sotto i 15 anni, corrispondenti al 20,1% dell'occupazione operaia. L'occupazione minorile si riduce fortemente negli anni successivi; nel 1930 è inferiore al 5%, per contrarsi allo 0,6% nel 1940. Il trasporto a spalla del « caruso siciliano » è ormai un triste ricordo.

13. — Nella tavola X sono riportate, per il periodo 1913-1950, le percentuali di occupazione femminile sulla occupazione totale, distintamente per le miniere e per le cave. L'occupazione femminile risulta di modesta entità oscillando per tutto il periodo considerato da un minimo dell'1,43% ad un massimo del 6,19% sul totale.

(1) Federico Squarzina *Il trasporto a spalla e l'occupazione della mano d'opera minorile nelle zolfare siciliane* ne « L'industria mineraria », fascicolo giugno 1952.

Da segnalare, sia per le miniere che per le cave, l'aumento verificatosi durante la prima guerra mondiale, in relazione alla nota carenza di manodopera maschile. Per le miniere, da circa il 3% nel 1913, si è passati al 4,93% nel 1916, al 5,96% nel 1917, al 6,19% nel 1918. Quest'ultima cifra costituisce la punta massima dell'occupazione femminile raggiunta in tutto il periodo considerato. Un uguale andamento ha presentato la percentuale di occupazione femminile nelle cave, che risulta raddoppiata durante la prima guerra mondiale in confronto agli anni prebellici.

Durante la seconda guerra questo fenomeno non si è manifestato; l'occupazione femminile ha continuato a mantenere il basso livello prebellico (circa 3% per le miniere, e circa 1,50-2% per le cave), in relazione alla minore penuria di manodopera maschile in confronto al primo conflitto.

L'esame dei dati raccolti mostra anche che nel corso della grande depressione 1929-34 la manodopera femminile si è ridotta in misura maggiore di quella maschile a seguito dei provvedimenti disposti dalle singole aziende volti a limitare i licenziamenti degli uomini in confronto delle donne. Nelle miniere, da una percentuale di occupazione femminile di circa il 4% nel 1926-27, si scende al 2,63-2,81% nel 1930-31, ed all'1,83% nel 1932, corrispondente all'acme della crisi. Negli anni successivi la percentuale di occupazione femminile riprende fino a riportarsi al 3%. Un fenomeno analogo si verifica per le cave, nelle quali l'occupazione femminile passa dal 2,50-2,70% negli anni precedenti alla crisi ad un minimo dell'1,70-1,80% nel 1931-32.

Le percentuali relative agli ultimi anni indicano una ulteriore riduzione dell'occupazione femminile nelle miniere; l'ultimo dato noto (1950 = 1,43%) rappresenta il più basso di tutto il periodo considerato. Ciò va ascritto probabilmente alla meccanizzazione dei servizi esterni ed alla conseguente riduzione dei lavori di cernita, ove trova maggiori possibilità di occupazione la manodopera femminile. È anche da tener conto di una più rigida applicazione delle norme regolanti il lavoro delle donne.

14. — Notevoli progressi sono stati realizzati dalla tecnica mineraria negli ultimi cinquant'anni a seguito della meccanizzazione dei vari lavori di miniera e dell'adozione di nuovi procedimenti nella preparazione dei minerali, e nei trattamenti metallurgici ed elettrometallurgici.

Nel campo delle ricerche enormi sviluppi sono stati conseguiti nella tecnica dei sondaggi sia come testimoni dei terreni attraversati, sia come mezzi di coltivazione di giacimenti di olii minerali, gas combustibili, acido borico, vapori, zolfo, ecc. Numerosi apparecchi elettrici, sismici, magnetometrici, ecc. coadiuvano attualmente i ricercatori, sfruttando le caratteristiche fisiche dei terreni e dei singoli minerali.

Tutti i servizi di miniera sono stati agevolati dalla sempre crescente elettrificazione (estrazione, eduazione, ventilazione, trasporti, illuminazione) e dalle numerosissime applicazioni dell'aria compressa, che ha consentito in primo luogo l'adozione della perforazione meccanica in sostituzione del lungo e gravoso lavoro « a mazzetta » o « a mazzacubia ». Un operaio che cinquant'anni fa lavorava a mazzetta nel sottosuolo di una miniera riusciva ad effettuare in una giornata lavorativa, nelle migliori condizioni di efficienza fisica e di natura della roccia, al massimo qualche metro di foro da mina; i moderni martelli perforatori ad aria compressa, con il sussidio del servo-sostegno, consentono ora ad un solo operaio di eseguire, in una giornata lavorativa, varie decine di metri di foro anche in rocce estremamente dure, con un minimo sforzo.

L'aria compressa ha trovato inoltre vasto campo di applicazione nella piccola e media estrazione, eduazione e ventilazione e soprattutto nei moderni apparecchi di caricamento e di trasporto.

Nelle cave, l'introduzione del taglio con filo elicoidale e l'uso della puleggia penetrante hanno diminuito fortemente le perdite causate dal distacco del blocco dal monte a mezzo mine, riducendo al tempo stesso il lavoro di riquadratura a mano dei blocchi. Mezzi di trasporto meccanici hanno sostituito in gran parte la « lizzatura » a mano dei blocchi dalla cava « al poggio ».

Fondamentali sviluppi sono stati conseguiti nel campo della preparazione dei minerali. Sulla fine del secolo scorso erano state perfezionate le laverie idromeccaniche e gravimetriche. La separazione dei diversi minerali o dei minerali dalle ganghe era ottenuta dividendo con stacci i minerali macinati in varie classi di grani, ognuna delimitata con determinati scarti di diametro. I grani di ciascuna classe, in corrente di acqua, venivano trattati in crivelli meccanici, dove si separavano per la diversa densità dei minerali e delle ganghe. Apparecchiature particolari (coni spessitori, tavole e scossa) si utilizzavano per la separazione dei fini. Le rese di estrazione di questi impianti erano basse, dell'ordine di grandezza del 50/70% e non si ottenevano, salvo casi particolari, prodotti ad alta concentrazione.

Subito dopo la prima guerra mondiale si sono affermati gli impianti di trattamento mediante flottazione, dapprima collettiva e poi differenziale, basata su processi fisico-chimici che consentono la separazione dei vari minerali contenuti nei grezzi misti, indipendentemente dalla densità dei minerali stessi, ed il recupero delle aliquote di fini che in passato sfuggivano a qualsiasi trattamento gravimetrico. I processi di flottazione hanno rivoluzionato la tecnica e l'economia mineraria: giacimenti di minerali misti complessi che non potevano essere coltivati, sono divenuti attivi e redditizi; rifiuti di vecchi lavori minerari o di laverie gravimetriche sono stati ripresi ed economicamente trattati; le produzioni di alcuni minerali sul mercato mondiale sono aumentate; i prezzi

di costo diminuiti; le possibilità di consumo modificate; i trattamenti metallurgici si sono dovuti adattare ai nuovi tipi di minerali; il più elevato tenore dei concentrati ha consentito nuovi e vantaggiosi procedimenti.

Un altro processo per la concentrazione dei minerali si è ora diffuso: la separazione mediante liquidi densi (nota con la locuzione abbreviata « Sink & Float»). Su tali liquidi galleggiano le parti più leggere dei materiali, mentre affondano quelle più pesanti. Il principio era conosciuto da tempo ma era difficile e costoso l'approvvigionamento dei liquidi occorrenti. La soluzione è stata resa possibile mediante la sospensione in seno all'acqua di polveri finissime di un materiale pesante come galena, ferro silicio, ecc. in adeguata proporzione.

Queste installazioni, applicate in testa agli impianti di flottazione permettono di trattare forti quantitativi di minerali grezzi semplicemente frantumati, con spese limitate, eliminando molto sterile, aumentando la concentrazione dei materiali destinati alla flottazione con forte risparmio delle successive spese di macinazione e di reagenti. A seguito di tali installazioni intere zone di miniere, prima trascurate perchè a basso titolo, sono ora economicamente sfruttabili. Si apre inoltre la possibilità al ritrattamento di depositi e discariche di precedenti lavorazioni e di rifiuti di laverie gravimetriche.

Nè minori progressi sono stati realizzati in altri campi. Nell'industria dello zolfo l'impiego dei calcaroni è stato gradualmente sostituito con i forni Gill; nel mercurio sono stati perfezionati i forni a caduta; nello antimonio si è realizzato il trattamento degli ossidati. Prescindendo poi dai progressi della siderurgia — che esulano dalla presente trattazione — si ricordano gli sviluppi assunti dalla elettrochimica e dalla elettrometallurgia, segnatamente nel settore dell'alluminio e dello zinco.

15. — Le possibilità della meccanizzazione non possono però superare un determinato limite. La macchina deve essere adattata e proporzionata nella sua potenzialità al lavoro che deve svolgere, e nelle miniere questa possibilità di lavoro è strettamente legata alla natura del giacimento, alla sua capacità produttiva, alla possibilità di accentramento delle lavorazioni.

Ogni studio tecnico ed economico sull'industria mineraria non può prescindere dalla considerazione che mentre è sempre possibile costruire un grande stabilimento per la produzione di un determinato manufatto con macchine ed attrezzature potenti e moderne, non si può creare una miniera; il giacimento è quello che è, e le macchine devono adattarsi alle sue caratteristiche. La meccanizzazione deve quindi essere attuata in relazione alle possibilità di buon utilizzo del macchinario nei singoli cantieri ed impianti.

I nostri giacimenti sono in generale di modesta entità; anche i giacimenti di quei minerali di cui abbiamo una buona disponibilità non reggono al con-

fronto, per consistenza, estensione e ricchezza di mineralizzazione, con quelli di altri Paesi, soprattutto coloniali. Per quanto queste considerazioni siano ovvie è sembrato opportuno richiamarle in relazione a confronti che spesso affiorano, anche in organismi internazionali, con i progressi conseguiti dalla meccanizzazione in altri Paesi.

16. — È noto che i progressi della tecnica conducono, a parità di condizioni di giacimento e di tipo e ricchezza di minerale, ad una riduzione della occupazione operaia. Se, in ipotesi, i minerali prodotti e trattati attualmente nelle miniere ed officine italiane non presentassero alcuna differenza con quelli di cinquant'anni fa, il conseguimento di un'analogia produzione di concentrati mercantili, richiederebbe un numero di operai fortemente inferiore. Ma è da tener conto che nel frattempo si sono esaurite in gran parte le masse più ricche e più favorite dei diversi giacimenti man mano che essi proseguivano in profondità ed in estensione. La diminuzione dei tenori dei minerali grezzi è un fenomeno costante nel tempo; l'approfondimento dei vari livelli, la presenza di maggiori quantità di acqua, i conseguenti maggiori oneri di trasporto, pongono nuovi problemi e richiedono quote addizionali di manodopera.

Si può pertanto dire che, da un punto di vista generale, il progresso tecnologico ha influito sfavorevolmente e favorevolmente sulla occupazione operaia; sfavorevolmente perchè ha ridotto il numero delle ore necessarie per lo stesso lavoro o per lo stesso prodotto; favorevolmente in quanto le possibilità di utilizzazione di minerali più poveri e di più difficile trattamento hanno aperto nuove possibilità di lavoro.

È anche da tener conto che il progresso tecnologico ha consentito, come sopra detto, di utilizzare grandi masse di rifiuti di primitive lavorazioni, aumentando così le possibilità di trattamento e conseguentemente l'occupazione operaia.

17. — I dati del censimento industriale del 4-5 novembre 1951 indicano una occupazione nelle miniere e nelle cave di 114.472 addetti, così distinti:

— miniere metallifere	23.659
— miniere non metallifere	90.813
di cui: combustibili fossili	22.956
marmi, pietre, ecc.	35.370
altri minerali non metalliferi.	32.487

Tra il novembre 1951 ed il dicembre 1952 l'occupazione è aumentata nel settore dei minerali metalliferi (miniere di ferro + 1.100 unità), dei minerali non metalliferi (miniere di zolfo + 1.700; salgemma + 300; fluorina + 280); e del petrolio e metano (+ 800); è diminuita nelle miniere di combustibili solidi carbone del Sulcis-1300, lignite — 300.

Secondo la rilevazione del Ministero del lavoro (limitata agli stabilimenti che occupano almeno 10 operai) nel luglio 1952 gli operai lavoratori con orario settimanale inferiore a 40 ore nell'industria estrattiva rappresentavano soltanto il 2,90%; gli operai lavoratori 40 ore il 7%; gli operai lavoratori oltre 40 ore il 90,1%. Sempre secondo la predetta rilevazione, gli iscritti nelle liste di collocamento alla fine di agosto 1952 raggiungevano 26.358 unità costituite per la maggior parte da minatori (12.704) e da manovali qualificati (8.024).

Non sono da attendersi negli anni prossimi — se non si presenteranno imprevisti avvenimenti di ordine internazionale — sensibili variazioni nella attuale occupazione operaia nell'industria estrattiva.

Il settore più critico è costituito dai combustibili solidi per la concorrenza della produzione estera e l'impiego sempre più diffuso del metano. Per lo zolfo è da attendersi che un aumento della produzione potrà derivare più dall'ammodernamento degli impianti, cioè da un più elevato grado di meccanizzazione delle miniere, che da una maggiore occupazione operaia, occupazione che in talune miniere è tuttora esuberante. È molto difficile prevedere sviluppi nella produzione marmifera, a causa della difficoltà, sempre grave e notevole, nella esportazione. L'industria del piombo e dello zinco è intimamente dipendente dall'andamento della congiuntura internazionale e soffre attualmente della riduzione dei consumi e della depressione dei corsi. La produzione della pirite risulta più stabile e, entro determinati limiti, è al riparo dalle violenti fluttuazioni del mercato estero. È noto che prospettive favorevoli si presentano per il metano, la cui occupazione operaia è però di modesta entità.

Tav. I. — Occupazione operaia complessiva nelle miniere e nelle cave

1890 - 1950

ANNI	MINIERE		CAVE		TOTALI
	CIFRE ASSOLUTE	CIFRE %	CIFRE ASSOLUTE	CIFRE %	
1890	52.104	56,75	39.706	43,25	91.810
1891	58.453	59,57	39.679	40,43	98.132
1892	60.252	60,36	39.562	39,64	99.814
1893	56.314	58,25	40.355	41,75	96.669
1894	51.997	57,27	38.801	42,73	90.798
1895	42.152	52,82	37.647	47,18	79.799
1896	44.810	59,15	30.945	40,85	75.755
1897	51.732	62,14	31.520	37,86	83.252
1898	55.391	63,27	32.153	36,73	87.544
1899	61.472	64,93	33.205	35,07	94.677
1900	65.264	67,42	31.535	32,58	96.799
1901	65.407	53,46	56.948	46,54	122.355
1902	60.728	51,17	57.950	48,83	118.678
1903	60.035	50,50	58.837	49,50	118.872
1904	60.147	50,45	59.063	49,55	119.210
1905	61.712	50,98	59.342	49,02	121.054
1906	60.186	47,83	65.648	52,17	125.834
1907	56.831	45,56	67.921	54,44	124.752
1908	54.093	43,91	69.108	56,09	123.201
1909	50.587	42,25	69.143	57,75	119.730
1910	47.930	40,87	69.335	59,13	117.265
1911	47.001	39,91	70.767	60,09	117.768
1912	46.064	39,38	70.914	60,62	116.978
1913	45.407	38,84	71.493	61,16	116.900
1914	44.165	39,44	67.818	60,56	111.983
1915	41.095	43,39	53.626	56,61	94.721
1916	43.137	47,95	46.820	52,05	89.957
1917	56.705	58,58	40.102	41,42	96.807
1918	59.962	66,37	30.388	33,63	90.350
1919	54.963	58,91	38.336	41,09	93.299
1920	67.456	59,13	46.617	40,87	114.073

Segue: Tav. I. — Occupazione operaia complessiva nelle miniere e nelle cave

1890-1950

ANNI	MINIERE		CAVE		TOTALI
	CIFRE ASSOLUTE	CIFRE %	CIFRE ASSOLUTE	CIFRE %	
1921	56.890	55,76	45.129	44,24	102.019
1922	45.550	48,65	48.073	51,35	93.623
1923	42.881	44,85	52.726	55,15	95.607
1924	45.353	44,44	56.694	55,56	102.047
1925	47.289	41,48	66.709	58,52	113.998
1926	49.630	41,81	69.074	58,19	118.704
1927	46.390	40,81	67.284	59,19	113.674
1928	48.365	44,63	59.999	55,37	108.364
1929	51.332	45,24	62.141	54,76	113.473
1930	46.261	43,88	59.156	56,12	105.417
1931	37.236	40,79	54.051	59,21	91.287
1932	34.396	40,27	51.013	59,73	85.409
1933	32.320	39,97	48.546	60,03	80.866
1934	35.674	41,04	51.243	58,96	86.917
1935	39.612	41,75	55.269	58,25	94.881
1936	52.682	50,03	52.625	49,97	105.307
1937	68.799	55,33	55.548	44,67	124.347
1938	77.268	57,57	56.956	42,43	134.224
1939	89.504	61,57	55.870	38,43	145.374
1940	109.318	69,56	47.828	30,44	157.146
1941	123.956	76,22	38.670	23,78	162.626
1942	116.873	77,02	34.867	22,98	151.740
1943	102.092	78,94	27.244	21,06	129.336
1944	49.665	73,04	18.328	26,96	67.993
1945	54.042	71,98	21.035	28,02	75.077
1946	71.909	68,80	32.617	31,20	104.526
1947	84.323	67,70	40.226	32,30	124.549
1948	73.494	65,82	38.158	34,18	111.652
1949	64.309	62,08	39.285	37,92	103.594
1950	63.043	60,23	41.624	39,77	104.667

Tav. II. — Ore di lavoro complessivamente effettuate nelle miniere e nelle cave

1934 - 1950

(milioni di ore)

ANNI	MINIERE METALLIFERE			MINIERE NON METALLIFERE			CAVE
	IN SOTTER-RANEO	A GIORNO	TOTALE	IN SOTTER-RANEO	A GIORNO	TOTALE	
1934	7,5	9,2	16,7	33,9	18,8	52,7	..
1935	8,4	10,5	18,9	36,1	19,7	55,8	..
1936	12,1	14,9	27,0	45,2	23,7	68,9	..
1937	16,1	20,6	36,7	57,9	32,3	90,2	..
1938	21,5	23,5	45,0	67,2	38,0	105,2	..
1939	21,7	24,1	45,8	73,4	46,0	119,4	85,5
1940	24,9	28,0	52,9	86,2	53,4	139,6	64,8
1941	26,7	32,7	59,4	84,2	58,1	142,3	58,7
1942	28,1	29,8	57,9	98,5	62,9	161,4	53,9
1943	21,7	23,0	44,7	76,5	52,2	128,7	35,2
1944	12,2	10,9	23,1	37,4	27,1	64,5	21,1
1945	7,5	7,0	14,5	44,4	30,5	74,9	23,4
1946	10,2	9,4	19,6	72,7	46,4	119,1	48,4
1947	15,6	13,5	29,1	80,9	52,0	132,9	64,2
1948	16,1	15,0	31,1	62,8	39,4	102,2	62,3
1949	16,0	15,5	31,5	59,7	34,0	93,7	61,2
1950	17,0	13,9	30,9	59,0	33,0	92,0	68,8

Tav. III. — Ore di lavoro effettuate in media da ciascun operaio

1934 - 1950

ANNI	MINIERE METALLIFERE	MINIERE NON METALLIFERE	CAVE
1934	1.854	1.977	...
1935	1.859	1.894	...
1936	1.844	1.811	...
1937	1.660	1.933	...
1938	1.871	1.975	...
1939	1.795	1.864	1.530
1940	1.782	1.753	1.355
1941	1.902	1.535	1.517
1942	1.941	1.854	1.546
1943	1.776	1.673	1.292
1944	1.792	1.752	1.154
1945	1.628	1.658	1.113
1946	1.964	1.924	1.482
1947	1.996	1.906	1.596
1948	1.946	1.777	1.633
1949	2.012	1.924	1.557
1950	2.011	1.919	1.653

Tav. IV. — Occupazione operaia nelle miniere metallifere e non metallifere

1913-1950

ANNI	MINIERE METALLIFERE		MINIERE NON METALLIFERE		TOTALI
	CIFRE ASSOLUTE	CIFRE %	CIFRE ASSOLUTE	CIFRE %	
1913	20.076	44,21	25.331	55,79	45.407
1914	18.934	42,87	25.231	57,13	44.165
1915	16.005	38,95	25.090	61,05	41.095
1916	16.850	39,06	26.287	60,94	43.137
1917	17.249	30,42	39.456	69,58	56.705
1918	16.630	27,73	43.332	72,27	59.962
1919	14.779	26,89	40.184	73,11	54.963
1920	18.317	27,15	49.139	72,85	67.456
1921	13.478	23,69	43.412	76,31	56.890
1922	14.730	32,34	30.820	67,66	45.550
1923	16.537	38,56	26.344	61,44	42.881
1924	18.400	40,57	26.953	59,43	45.353
1925	19.993	42,28	27.296	57,72	47.289
1926	25.928	52,24	23.702	47,76	49.630
1927	19.319	41,64	27.071	58,36	46.390
1928	17.360	35,89	31.005	64,11	48.365
1929	18.153	35,36	33.179	64,64	51.332
1930	15.970	34,52	30.291	65,48	46.261
1931	10.072	27,05	27.164	72,95	37.236
1932	8.229	23,92	26.167	76,08	34.396
1933	6.684	20,68	25.636	79,32	32.320
1934	9.033	25,32	26.641	74,68	35.674
1935	10.130	25,57	29.482	74,43	39.612
1936	14.658	27,82	38.024	72,18	52.682
1937	22.132	32,17	46.667	67,83	68.799
1938	24.036	31,11	53.232	68,89	77.268
1939	25.469	28,46	64.035	71,54	89.504
1940	29.665	27,14	79.653	72,86	109.318
1941	31.267	25,22	92.689	74,78	123.956
1942	29.850	25,54	87.023	74,46	116.873
1943	25.158	24,64	76.934	75,36	102.092
1944	12.856	25,89	36.809	74,11	49.665
1945	8.902	16,47	45.140	83,53	54.042
1946	9.900	13,89	61.919	86,11	71.909
1947	14.597	17,31	69.726	82,69	84.323
1948	15.993	21,76	57.501	78,24	73.494
1949	15.672	24,37	48.637	75,63	64.309
1950	15.116	23,98	47.927	76,02	63.043

Tav. V. — Miniere metallifere - Occupazione operaia

1877-1950

A N N I	ALLUMINIO (bauxite)	ANTIMONIO	FERRO	FERRO MANGANE- SIFERO	MANGA- NESE	MERCURIO	PIOMBO E ZINCO
1877	—	111	1.815	142	661	365	11.506
1878	—	131	1.591	102	636	378	8.154
1879	—	148	1.436	79	659	331	7.678
1880	—	152	1.655	222	413	257	8.535
1881	—	174	2.245	325	279	240	8.887
1882	—	248	2.000	426	236	262	9.502
1883	—	277	1.820	289	200	347	10.026
1884	—	250	2.129	..	37	236	8.947
1885	—	274	1.659	..	66	340	9.054
1886	—	420	1.683	..	148	393	8.615
1887	—	345	1.809	..	111	406	9.010
1888	—	228	1.285	..	88	547	9.364
1889	—	328	1.418	..	46	533	10.587
1890	—	529	2.434	..	89	617	9.305
1891	—	357	2.269	..	127	574	10.552
1892	—	308	1.943	72	79	612	11.572
1893	—	294	2.042	66	73	513	10.922
1894	—	302	2.178	65	70	514	10.173
1895	—	213	1.731	..	83	501	10.135
1896	—	344	1.271	143	116	416	10.344
1897	—	174	1.313	181	70	427	11.294
1898	—	262	1.878	160	132	376	12.713
1899	—	337	1.829	240	137	511	14.808
1900	—	394	2.173	270	166	797	16.133
1901	—	325	1.723	201	92	781	15.218
1902	—	255	1.631	212	93	807	13.307
1903	—	255	1.679	154	72	817	13.306
1904	—	279	1.639	—	75	869	14.681
1905	12	295	1.621	—	113	1.022	15.503
1906	12	349	1.790	97	124	1.143	16.531
1907	26	739	2.400	104	119	990	16.111
1908	27	573	2.406	118	159	936	15.356
1909	27	313	1.855	99	228	1.230	14.041
1910	56	297	1.741	97	174	994	13.313
1911	60	304	2.055	98	165	949	14.319
1912	66	294	1.730	—	121	945	14.797
1913	59	243	2.181	—	137	903	15.374

Segue : Tav. V. — Miniere metallifere - Occupazione operaia

1877-1950

A N N I	ALLUMINIO (bauxite)	ANTIMONIO	FERRO	FERRO MANGANE- SIFERO	MANGA- NESE	MERCURIO	PIOMBO E ZINCO
1914	65	75	2.059	—	158	900	14.791
1915	52	328	1.881	—	479	847	11.417
1916	66	494	2.329	100	476	886	11.553
1917	66	465	2.564	102	954	1.168	10.803
1918	133	457	2.444	..	850	1.236	10.263
1919	71	32	2.967	..	820	1.395	8.790
1920	263	290	2.660	6	618	2.605	10.769
1921	331	176	1.537	147	495	2.263	7.406
1922	487	95	1.564	97	265	2.444	8.987
1923	520	163	1.683	259	262	2.504	10.464
1924	600	149	1.272	141	365	2.124	12.898
1925	782	155	1.363	137	444	2.221	14.375
1926	365	183	1.535	120	368	2.337	16.443
1927	378	163	1.351	126	301	2.383	14.154
1928	619	144	1.570	122	186	2.386	11.916
1929	695	141	1.867	104	171	2.431	12.206
1930	910	175	1.696	107	239	2.291	10.149
1931	345	140	1.476	110	221	1.793	5.646
1932	726	135	991	114	51	1.844	3.983
1933	722	138	1.048	111	62	870	3.592
1934	961	122	1.070	111	101	1.018	5.383
1935	926	140	1.586	126	343	1.157	5.656
1936	1.398	236	1.971	152	710	1.356	7.606
1937	2.143	347	3.131	185	3.283	1.408	9.554
1938	2.110	414	3.737	235	1.627	1.466	10.933
1939	2.360	357	4.563	268	1.746	1.608	10.949
1940	2.251	593	5.872	332	2.118	1.698	11.532
1941	2.242	836	8.015	418	2.664	1.685	10.055
1942	2.177	647	7.412	434	2.526	1.674	9.355
1943	2.029	648	5.626	343	1.742	1.655	7.962
1944	39	453	3.253	160	872	1.321	3.685
1945	139	428	1.750	15	510	1.309	2.715
1946	3	404	1.363	148	373	1.561	4.443
1947	766	410	1.640	150	447	1.744	8.270
1948	623	414	1.798	152	294	1.825	9.886
1949	549	363	1.915	143	264	883	10.786
1950	587	337	1.746	141	176	1.140	10.340

Tav. VI. — Miniere non metallifere - Occupazione operaia

1877-1950

A N N I	AMIANTO E ROC- CIA ASBESTI- FERA	COMBU- STIBILI FOSSILI	IDROCAR- BURI	PIRITE	ROCCIA ASFAL- TIFERA E BITU- MINOSA	SAL- GEMMA	ZOLFO	TORBA (a)
1877	—	1.177	(b) 127	141	..	..	..	..
1878	—	1.383	98	104	294	..	..	..
1879	—	1.616	70	54	457	..	..	..
1880	—	1.649	24	57	275	572	..	..
1881	—	1.860	24	80	300	552	..	..
1882	—	1.905	121	94	187	544	..	..
1883	—	2.237	92	96	273	624	..	..
1884	—	2.273	110	190	416	595	..	..
1885	—	1.828	136	225	488	596	..	..
1886	—	2.629	145	321	488	585	..	..
1887	—	2.870	135	461	615	416	..	..
1888	—	2.883	75	379	870	387	..	..
1889	—	2.714	70	343	921	423	..	..
1890	78	2.817	177	366	729	407	..	..
1891 . . . . .	..	2.386	251	458	719	367	..	..
1892 . . . . .	..	2.295	267	490	673	358	..	..
1893 . . . . .	..	2.105	130	495	535	349	..	..
1894 . . . . .	..	2.347	195	447	899	370	..	..
1895 . . . . .	..	2.361	134	619	705	366	22.201	966
1896 . . . . .	..	2.205	224	705	722	332	24.775	804
1897 . . . . .	..	2.211	233	790	805	337	30.217	861
1898	109	2.611	219	825	1.252	355	30.770	1.098
1899	62	3.064	231	767	1.277	350	34.132	1.032
1900	110	3.683	390	740	1.692	343	34.344	797
1901 . . . . .	..	3.772	386	979	1.752	403	31.519	1.066
1902 . . . . .	..	3.877	414	938	1.105	396	33.828	855
1903	128	3.332	448	1.076	1.456	416	33.384	732
1904	92	3.282	548	1.108	1.233	385	32.081	739
1905	108	3.132	545	1.150	1.183	404	32.830	623
1906	96	3.452	545	1.056	1.669	372	29.206	564
1907	120	3.492	612	1.279	1.741	419	24.490	819
1908	120	3.237	594	1.450	1.430	384	23.959	565
1909	113	3.232	644	1.622	1.214	372	22.789	803
1910	82	3.172	441	1.809	1.712	385	21.201	760
1911	77	3.061	480	2.142	1.861	329	19.293	378
1912	81	3.927	464	2.400	1.784	345	17.226	385
1913	90	3.941	472	2.374	1.487	334	15.687	262

(a) La torba pur non rientrando, di norma, tra i materiali soggetti a concessione mineraria, è qui indicata per il suo uso principale quale combustibile.

(b) Compresa la roccia asfaltifera.

Segue : Tav. VI. — Miniere non metallifere - Occupazione operaia

1877-1950

A N N I	AMIANTO E ROC- CIA AS- BESTI- FERA	COMBUSTI- BILI FOSSILI	IDROCAR- BURI	MARNA DA CE- MENTO	PIRITE	ROCCIA ASFAL- TIFERA E BITU- MINOSA	SAL- GEMMA	ZOLFO	TORBA
1914	87	4.070	545	..	2.436	1.142	414	15.747	344
1915	72	5.461	475	..	2.214	545	371	15.020	817
1916	41	9.705	472	..	2.788	235	435	11.486	1.225
1917	49	22.495	593	..	3.168	229	319	11.233	2.289
1918	27	24.339	621	..	2.724	336	397	13.474	5.389
1919	42	15.892	655	..	2.750	906	485	17.955	4.154
1920	108	19.637	720	..	2.690	1.180	553	22.904	4.129
1921	123	15.780	1.089	..	3.234	1.219	500	20.537	2.957
1922	146	8.439	668	..	3.498	588	383	16.170	1.338
1923	150	7.770	628	..	3.530	737	437	15.182	995
1924	264	7.873	646	..	3.721	879	363	12.347	1.052
1925	194	8.652	692	..	3.791	1.426	392	11.010	1.309
1926	123	8.972	740	..	3.854	1.607	429	10.813	1.070
1927	143	7.864	723	..	3.833	1.969	359	11.209	587
1928	133	5.962	760	4.905	3.470	1.548	414	10.837	222
1929	153	6.089	904	5.288	3.893	1.839	389	11.699	218
1930	30	4.951	761	4.331	4.187	1.804	586	11.919	152
1931	39	3.840	780	3.528	3.906	1.123	508	11.501	98
1932	26	4.063	853	2.960	3.446	1.073	697	11.394	123
1933	26	4.038	875	2.608	3.641	528	746	11.579	108
1934	45	3.980	1.031	3.186	4.015	720	827	11.059	41
1935	164	5.738	907	3.770	4.635	660	872	10.442	68
1936	176	10.202	1.139	3.717	4.638	1.461	910	11.626	63
1937	192	17.455	1.264	3.789	4.777	1.945	947	12.332	64
1938	266	22.143	1.205	3.993	5.332	2.337	1.127	12.531	102
1939	297	32.840	1.323	3.606	5.342	1.665	1.073	13.003	167
1940	770	41.978	1.790	4.866	5.769	1.663	1.225	15.071	252
1941	888	56.841	2.065	3.386	5.261	1.572	1.539	15.837	780
1942	934	52.857	2.831	2.444	5.701	2.337	1.555	12.534	5.337
1943	668	47.228	2.952	2.200	6.254	1.627	1.300	10.123	4.797
1944	701	19.761	2.064	2.155	1.797	565	944	6.201	2.131
1945	540	24.457	2.175	2.108	2.184	1.214	1.224	8.458	6.253
1946	277	35.716	1.315	3.390	3.693	1.457	1.457	10.352	1.766
1947	282	40.450	2.555	3.586	5.170	1.512	1.627	10.136	639
1948	231	29.269	1.940	3.382	5.253	1.305	1.294	10.653	103
1949	289	20.491	2.121	3.136	5.258	1.108	1.149	11.456	110
1950	304	19.506	2.343	3.156	5.267	1.124	1.124	11.719	109

Tav. VII. — Cave - Occupazione operaia

1898 - 1950

A N N I	MARMO	POMICE	POZ- ZOLANA	A N N I	MARMO	POMICE	POZ- ZOLANA	TRAYER- TINO
1898	6.936	345	843	1925	16.072	516	658	506
1899	7.164	520	917	1926	16.458	490	903	521
1900	7.167	617	923	1927	15.977	431	865	529
1901 . . . . .	..	..	..	1928	15.449	374	838	545
1902 . . . . .	..	..	..	1929	14.543	406	888	682
1903	8.977	654	1.403	1930	12.886	329	1.021	639
1904	9.275	658	1.420	1931	10.555	338	837	626
1905	9.081	649	1.427	1932	8.355	300	744	660
1906	14.215	821	1.454	1933	8.274	340	789	669
1907	13.763	854	1.454	1934	8.516	394	911	841
1908	13.523	862	1.454	1935	9.155	518	1.127	1.046
1909	13.410	787	1.439	1936	8.469	509	1.023	990
1910	13.382	621	1.557	1937	10.245	590	1.167	1.054
1911	13.925	571	1.557	1938	10.221	547	1.134	1.022
1912	13.814	607	1.561	1939	9.094	510	1.168	1.077
1913	14.175	562	1.049	1940	6.271	493	981	1.043
1914	13.641	554	1.137	1941	5.306	159	771	849
1915	8.283	468	1.005	1942	5.292	135	631	562
1916	6.081	414	1.005	1943	3.861	2	447	446
1917	3.930	309	984	1944	2.515	—	291	136
1918	2.746	110	339	1945	2.432	—	356	312
1919	9.324	193	308	1946	6.888	130	567	449
1920	13.180	462	264	1947	9.469	320	588	502
1921	11.608	222	322	1948	7.544	120	672	524
1922	13.172	416	389	1949	6.276	84	702	668
1923	14.400	526	446	1950	7.228	352	770	829
1924	14.283	463	544					

Tav. VIII. — Occupazione operaia in sotterraneo e a giorno

1913 - 1950

(Dati percentuali)

ANNI	MINIERE METALLIFERE		MINIERE NON METALLIFERE		CAVE	
	IN SOTTERRANEO	A GIORNO	IN SOTTERRANEO	A GIORNO	IN SOTTERRANEO	A GIORNO
1913	50,51	49,49	73,27	26,73	7,87	92,13
1914	49,07	50,93	75,89	24,11	7,60	92,40
1915	47,20	52,80	76,09	23,91	7,16	92,84
1916	46,99	53,01	70,08	29,92	7,34	92,66
1917	43,70	56,30	56,01	43,99	7,22	92,78
1918	45,27	54,73	56,92	43,08	6,85	93,15
1919	43,98	56,02	60,02	39,98	7,77	92,23
1920	46,75	53,25	56,94	43,06	8,74	91,26
1921	47,65	52,35	59,64	40,36	7,57	92,43
1922	43,90	56,10	63,30	36,70	8,03	91,97
1923	44,89	55,11	67,80	32,20	8,48	91,52
1924	50,03	49,97	66,98	33,02	8,54	91,46
1925	50,64	49,36	64,74	35,26	9,69	90,31
1926	55,07	45,93	62,90	37,10	8,63	91,37
1927	52,22	47,78	64,52	35,48	9,05	90,95
1928	51,21	48,79	60,29	39,71	4,95	95,05
1929	49,83	50,17	60,19	39,81	4,89	95,11
1930	47,07	52,93	62,89	37,11	5,20	94,80
1931	49,27	50,73	63,24	36,76	5,58	94,42
1932	45,34	54,66	63,92	36,08	4,66	95,34
1933	39,59	60,41	65,75	34,25	4,70	95,30
1934	44,34	55,66	63,67	36,33	4,55	95,45
1935	43,73	56,27	64,42	35,58	4,51	95,49
1936	44,89	55,11	62,88	37,12	4,75	95,25
1937	43,89	56,11	63,29	36,71	5,17	94,83
1938	45,20	54,80	61,16	38,84	4,49	95,51
1939	46,59	53,41	59,49	40,51	4,13	95,87
1940	47,42	52,58	58,38	41,62	4,31	95,69
1941	45,74	54,26	63,31	36,69	3,68	96,30
1942	46,80	53,20	62,32	37,68	4,66	95,34
1943	47,75	52,25	62,48	37,52	4,73	95,27
1944	52,59	47,41	60,17	39,83	5,42	94,58
1945	54,04	45,96	60,42	39,58	6,57	93,43
1946	53,33	46,67	62,29	37,71	3,45	96,55
1947	55,54	44,46	61,25	38,75	4,34	95,66
1948	54,69	45,31	62,53	37,47	3,27	96,73
1949	54,28	45,72	62,86	37,14	3,32	96,68
1950	57,12	42,88	64,21	35,79	3,60	96,40

**Tav. IX. — Occupazione dei minori di 15 anni
1913-1950**

(Dati percentuali sulla occupazione totale)

A N N I	MINIERE METAL- LIFERE	MINIERE NON ME- TALLIFERE	CAVE	A N N I	MINIERE METAL- LIFERE	MINIERE NON ME- TALLIFERE	CAVE
1913	2,81	3,55	5,42	1932	0,30	1,47	3,95
1914	2,47	4,39	5,71	1933	0,07	1,15	4,78
1915	3,33	6,05	6,22	1934	0,43	1,12	3,50
1916	4,36	5,12	6,33	1935	0,63	1,13	2,92
1917	4,02	4,42	7,13	1936	0,39	0,65	2,35
1918	4,77	5,11	7,63	1937	0,25	0,52	1,84
1919	3,47	5,56	6,86	1938	0,35	0,58	1,72
1920	2,34	3,82	6,41	1939	0,29	0,41	1,57
1921	2,03	4,47	6,61	1940	0,38	0,39	1,74
1922	2,10	3,61	6,17	1941	0,75	0,59	1,80
1923	2,19	4,41	5,87	1942	0,85	0,34	1,85
1924	2,07	2,72	5,23	1943	0,44	0,24	1,68
1925	2,04	3,33	4,96	1944	0,79	0,37	1,76
1926	1,62	3,51	4,68	1945	0,20	0,44	1,40
1927	1,41	2,92	4,46	1946	0,83	0,17	1,43
1928	1,54	2,03	4,88	1947	0,49	0,08	0,93
1929	1,01	1,51	4,69	1948	0,12	0,12	1,64
1930	0,63	2,15	4,11	1949	0,15	0,18	1,51
1931	0,53	1,48	4,14	1950	0,09	0,01	1,24

Tav. X. — Occupazione femminile

1913-1950

(Dati percentuali sull'occupazione totale)

A N N I	MINIERE	CAVE	A N N I	MINIERE	CAVE
1913	3,13	1,86	1932	1,83	1,82
1914	2,96	1,78	1933	2,40	1,91
1915	3,31	2,46	1934	2,32	1,54
1916	4,93	2,96	1935	2,55	1,65
1917	5,96	3,57	1936	3,04	1,72
1918	6,19	3,71	1937	2,62	1,36
1919	4,10	3,40	1938	2,84	1,30
1920	3,83	2,74	1939	2,47	1,56
1921	2,94	2,87	1940	3,63	1,55
1922	3,44	2,48	1941	2,81	1,47
1923	3,43	2,80	1942	2,78	1,73
1924	3,92	2,18	1943	2,91	1,94
1925	4,22	2,49	1944	2,90	2,30
1926	4,03	2,74	1945	2,48	2,57
1927	3,96	2,53	1946	2,27	2,28
1928	3,47	2,50	1947	2,17	2,34
1929	3,34	2,26	1948	1,78	2,60
1930	2,63	1,91	1949	1,84	2,52
1931	2,81	1,77	1950	1,43	3,06

PAGINA BIANCA

L'INDUSTRIA SIDERURGICA

1. Origini dell'industria. — 2. L'andamento produttivo nell'ultimo trentennio, la struttura delle attrezzature e i progressi tecnici. — 3. Carattere degli stabilimenti e distribuzione territoriale. — 4. Finanziamenti. — 5. Scambi con l'estero. — 6. Occupazione operaia e sua composizione. — 7. I problemi della produttività e della formazione professionale.

1. — La base della moderna siderurgia è la trasformazione della ghisa in acciaio. Questo processo indiretto di produzione dell'acciaio si era sviluppato intorno al 1400, quando si ricavava su vasta scala il prodotto della fusione, che è la ghisa, trattandolo al basso fuoco fortemente soffiato e successivamente con l'impiego dei forni a pudellare; esso presupponeva fino da allora la fabbricazione della ghisa in altiforni in cui però il combustibile, usato fu per molto tempo il carbone di legna, non essendo adatto il carbone fossile naturale.

Verso la metà del secolo scorso l'uso del coke per la produzione della ghisa si estese dall'Inghilterra a tutti gli altri paesi, esclusa l'Italia. In Italia, priva di carbone fossile cokeficabile, si continuò per tutto il secolo fino al 1900 ad usare come combustibile il carbone di legna ottenendosi un prodotto di ottima qualità ma che non potè sostenere la concorrenza con la ghisa estera prodotta con l'altoforno a coke. Mentre nel 1870 si contavano in funzione in Italia 30 altiforni a carbone di legna, nel 1887 questi si ridussero a 12 e nel 1896 a 4.

Appena fu possibile assicurarsi un regolare rifornimento di carbone fossile da altri paesi, nel 1902 sorsero in Italia i primi altiforni a coke, riforniti da cokerie nazionali, e localizzati nella prossimità di centri minerari. Lo sviluppo di questi impianti avvenne rapidamente e la produzione di *ghisa*, che nel 1900 fu di 24.000 tonn. prodotte esclusivamente al carbone di legna, raggiunse 40 anni dopo tonn. 881.000 prodotte all'altoforno a coke, mentre la produzione di ghisa al carbone di legna si limitò a sole 2.000 tonn.; a questa produzione vanno aggiunte altre tonn. 177.000 di ghisa prodotta al forno elettrico; l'impiego del forno elettrico per la fabbricazione della ghisa fu iniziato in modo già sensibile dal 1912.

2. — Si indica la produzione di ghisa, di acciaio grezzo e di laminati dal 1932 sino al 1952, periodo che comprende gli anni migliori anteguerra e le massime produzioni raggiunte gradatamente. (V. tav. I).

Tav. I. — Produzioni di minerali di ferro, ghisa, acciaio e laminati
(in tonnellate)

ANNI	MINERALE DI FERRO	GHISA	ACCIAIO	LAMINATI (COMPRESO FERRO AL PACCHETTO)
1932	412.326	460.538	1.396.180	1.348.813
1933	507.995	517.078	1.771.136	1.489.732
1934	484.583	521.444	1.849.821	1.573.411
1935	551.454	625.741	2.209.177	1.906.995
1936	838.833	747.351	2.024.577	1.619.677
1937	997.705	789.892	2.086.905	1.707.855
1938	990.043	862.829	2.322.856	1.734.565
1939	947.934	1.008.490	2.283.438	1.692.263
1940	1.179.422	1.044.811	2.257.783	1.618.521
1941	1.340.410	1.036.103	2.062.583	1.691.358
1942	1.094.841	889.259	1.933.675	1.597.841
1943	835.843	643.841	1.727.201	1.261.332
1944	390.438	231.627	1.026.193	680.547
1945	135.000	61.938	394.756	293.005
1946	150.000	176.694	1.153.293	895.688
1947	226.254	318.005	1.691.453	1.284.337
1948	543.241	449.364	2.125.147	1.528.598
1949	520.842	392.843	2.055.499	1.626.865
1950	442.121	503.768	2.362.430	1.921.798
1951	515.358	952.615	3.049.723	2.410.636
1952 (a)	800.000	1.100.000	3.500.000	2.700.000

(a) Cifre valutate.

Attualmente per la fabbricazione della ghisa sono in funzione :

9 altiforni a coke, il maggiore dei quali è quello recentemente installato dalla Soc. Cornigliano della capacità di 750 tonn/ giorno, seguito dai 2 altiforni della Ilva a Piombino di 700 tonn/ giorno ;

2 forni elettrici Tysland-Hole da 100 tonn/ giorno ;

96 forni elettrici, di cui i 14 principali hanno capacità dalle 60 alle 90 tonn/ giorno, mentre i minori sono riservati alla fabbricazione delle ferroleghhe.

Nella seconda metà del secolo scorso muta il processo tecnologico di trasformazione della ghisa in acciaio : dal 1860 al 1870 l'uso del convertitore

Bessemer e dopo il 1870 anche l'uso del forno Martin-Siemens, ridotti entrambi dopo il 1880 a rivestimento basico con possibilità di trattamento di qualsiasi tipo di ghisa, segnano una nuova epoca che attraverso un graduale rinnovamento degli impianti doveva portare l'industria siderurgica italiana ad una produzione di massa.

Permane tuttavia per un certo periodo di tempo la produzione del ferro a pacchetto, tanto che nel 1890 la sua produzione raggiunge 100.000 tonn., nel 1900 190.000 e nel 1910 più di 300.000 tonn. Poi comincia la flessione. Gli impianti di forni Martin si susseguono rapidamente: sono 20 nel 1890, 40 nel 1900 e attualmente raggiungono il numero di 94. Entro l'anno 1953 entreranno in funzione un paio dei 6 forni Martin della Soc. Cornigliano ciascuno della capacità di 180 tonn. per colata.

Nel primo decennio di questo secolo si è realizzato in modo pratico l'impiego dell'energia elettrica come fonte di calore, e i forni elettrici in Italia hanno avuto rapido sviluppo per la carenza di altri combustibili. Nel 1906 erano in funzione solo 5 forni elettrici in via sperimentale e 20 anni dopo salgono al numero di 69 per la produzione di ghisa e ferroleghie e di 89 per la produzione di acciaio. Attualmente sono rispettivamente 98 e 215. I maggiori forni Martin attualmente in funzione hanno capacità di produzione da 50 a 100 tonn. per colata. Quello che entrerà in funzione a Cornigliano nei prossimi mesi raggiunge la capacità di 180 tonn. per colata. Le maggiori capacità dei forni elettrici per acciaio variano da 30 a 60 tonn. per colata. Per la produzione di acciai legati si sono anche impostati recentemente in Italia i forni elettrici ad induzione.

La tendenza nelle nuove installazioni di forni Martin e di forni elettrici è quella di aumentare la capacità di colata, che da un ventennio a questa parte si è più che quadruplicata.

Il terzo processo di fabbricazione dell'acciaio, e cioè quello al convertitore, fu limitato in Italia fino all'anno scorso a 6 piccoli convertitori Bessemer; solamente a metà dell'anno 1951 sono entrati in funzione 4 convertitori Thomas per il trattamento dei minerali fosforosi del Nord-Africa. Per ora l'apporto di questo processo è del 5-6 % della produzione totale di acciaio.

La laminazione a caldo si è sviluppata con la suddivisione di laminatoi studiati per particolari categorie di produzioni, e pertanto dai 30 treni di laminazione esistenti nel 1860 si è attualmente arrivati alle seguenti cifre:

treni blooming	n.	8
» sbozzatori	»	42
» a vergella	»	18
» a profilati	»	130

treni a larghi piatti	n.	7	di cui soltanto 2 universali
» a lamiere	»	17	
» a lamierini	»	61	
» a nastro	»	6	
laminatoi tubi s/s.	»	12	
» cerchioni	»	6	

I laminatoi esistenti permettono una produzione sufficiente al fabbisogno attuale. Alcuni sono di costruzione arretrata e non possono essere economicamente efficienti: specialmente per i nastri, le bande e i lamierini che esigono l'uso di laminatoi continui e semicontinui; uno, semicontinuo, viene ora installato a Cornigliano. È noto che i laminatoi continui all'estero hanno raggiunto velocità elevatissime: il grafico che segue vuol dare un'idea della maggiore produttività che i moderni impianti siderurgici raggiungono in confronto a quelli dei decenni scorsi. L'aumento di produzione nei laminatoi risulta proporzionale all'aumento della velocità.

A questi impianti si aggiungono 57 fonderie di acciaio e 46 impianti di fucinatura. Gli impianti per le lavorazioni secondarie comprendono:

laminatoi a freddo per lamierini	n.	17
» » per nastro	»	390
banchi di trafilatura per barre	»	210
» » semplici per fili	»	700
» » multipli per fili	»	640
» » per tubi	»	180

Inoltre esistono:

n.	60	fabbriche di reti e tele metalliche
»	70	» di punterie
»	16	» di corderie
»	18	» di tubi saldati e avvicinati.

Nella prima metà di questo secolo molto notevoli sono stati i progressi tecnici: basterà accennare ai seguenti sviluppi: laminatoi continui ad alta velocità per lamierino e nastro; acciai inossidabili; ampia applicazione dell'elettricità all'industria siderurgica; acciai a bassa lega e ad alta resistenza; stagnatura elettrolitica delle lamiere; l'uso per gli altiforni di turbo-soffiatrici in sostituzione delle macchine soffiatrici; sviluppo dei processi per i sottoprodotti di cokeria; aumentate dimensioni dei singoli forni per la ghisa e per l'ac-

acciaio ; controllo sulle dimensioni della grana ; sviluppo dei controlli sull'indurimento ; zincatura continua ; saldatura elettrica e saldatura continua in testa dei giunti per tubi ; controllo delle scorie ; uso di controlli automatici ; uso della spettrografia ; sviluppo degli acciai legati e degli acciai elettrici ; grande ampliamento delle capacità delle industrie siderurgiche ; impiego della nafta e del metano nei forni ; arricchimento dei minerali ; colata continua dell'acciaio.

Alcuni prodotti, quali il lamierino a freddo e le lamiere stagnate, si sono sviluppati in seguito alla domanda di particolari tipi di acciaio necessari nelle industrie delle automobili, dei prodotti in scatola, e dei frigoriferi.

Poco più di 50 anni fa il nastro laminato a caldo era un prodotto speciale di taluni laminatoi produttori di barre mercantili. Negli anni successivi si ebbe un progresso moderato dei metodi di produzione, e il passo fu accelerato dopo il 1920.

La laminazione continua e la zincatura elettrica continua hanno rivoluzionato la produzione delle lamiere zincate. Così lo sviluppo della laminazione a freddo ha rivoluzionato l'industria.

La concentrazione industriale orizzontale o geografica ha consentito la produzione di massa, tale da permettere il ribasso dei costi. Parallelamente a questa concentrazione orizzontale l'industria siderurgica è stata caratterizzata dalla tendenza all'integrazione delle fasi lavorative successive in corrispondenza a tre ordini di preoccupazioni, relative :

- 1) alla regolarità degli approvvigionamenti di materie prime ;
- 2) all'assicurazione degli sbocchi per la produzione ;
- 3) alla razionale utilizzazione dei sottoprodotti.

Il prodotto ottenuto ad ogni fase del ciclo produttivo costituisce infatti uno sbocco per la fase anteriore e una materia prima per la fase seguente, e così i diversi reparti di lavorazione successiva hanno avuto interesse ad integrarsi economicamente. Legami si sono intrecciati tra miniere, altiforni, acciaierie, fonderie, laminatoi, centrali elettriche, fabbriche utilizzatrici dei sottoprodotti (cementi, refrattari, scorie) in modo da costituire organismi industriali straordinariamente potenti.

Tale integrazione ha condotto anche alla partecipazione in industrie di trasformazione : attrezzature ferroviarie, costruzioni navali, ecc. Così si è sviluppata la concentrazione verticale.

La concentrazione, orizzontale o verticale, consente una riduzione dei costi ed ottiene un ampliamento degli sbocchi : essa è rimasta però finora limitata entro le singole aree nazionali dalla necessità di porre in equilibrio entro di esse le capacità degli impianti delle diverse fasi di produzione, per non correre

il rischio di sostenere crisi di sovrapproduzione che avessero cause internazionali ; questi diversi equilibri nazionali sono stati determinati dalle condizioni economiche che caratterizzano le industrie siderurgiche dei vari Stati e costituiscono le particolarità di ogni singola siderurgia nazionale.

Nell'industria italiana il settore siderurgico ha contribuito validamente allo sviluppo assai considerevole che caratterizza la trasformazione subita dall'economia italiana dal 1900 ad oggi, e che è un esempio delle possibilità che l'industria privata ha nello sviluppo economico industriale di un paese.

In Italia la siderurgia dà vita all'industria metalmeccanica, che occupa 700.000-800.000 operai, e indirettamente influisce su tutte le altre industrie, dalla edilizia alle opere pubbliche, dai ponti agli impianti ferroviari e a tutte le industrie di trasformazione (chimica, tessile, conserviera, ecc.) perchè tutte le attrezzature di esse dipendono essenzialmente dall'impiego dell'acciaio. Anche l'agricoltura, mediante l'utilizzo delle scorie Thomas, dipende, in un certo senso e per una parte, dall'industria siderurgica.

3. — Dalla fine del secolo scorso si riscontra la tendenza alla forma societaria e alla riunione di più stabilimenti sotto una sola direzione.

Le fasi della produzione siderurgica sono orientate verso l'accentramento in grandi stabilimenti siti in località opportune, e di grandi dimensioni, atti ad assicurare il rendimento economico del metodo di produzione a ciclo integrale.

Esistono in Italia circa n. 210 aziende siderurgiche che hanno in esercizio n. 260 stabilimenti. Ad esse si aggiungono diverse altre, circa una trentina, che hanno carattere di piccole industrie con produzione limitata e assimilabile alla categoria artigianale.

Considerando grandi industrie quelle che impiegano oltre 1.000 operai, medie quelle che impiegano da 200 a 1.000 unità, e piccole quelle inferiori alle 200 unità, si può indicare il seguente raggruppamento (Tav. II) :

Tav. II. — Esercenti ed aziende della industria siderurgica

RIPARTIZIONI	ESERCENTI IN SIDERURGIA PRI- MARIA O MISTA (PRIMARIA E SECOND.)	ESERCENTI SOLO IN SIDERURGIA SECOND.	TOTALE AZIENDE
Grandi industrie	16	—	16
Medie »	35	13	48
Piccole »	43	103	146
	94	116	210

La produzione è concentrata per la quasi totalità nelle grandi industrie e infatti queste e le maggiori delle medie industrie (impieganti almeno 600 unità) rappresentano attualmente il

92 %	della produzione di ghisa
90 %	» » di acciaio
87 %	» » di laminati a caldo

Questo concentramento ha una causa nel fatto che l'industria siderurgica richiede impianti di costi assai elevati: quindi una attività artigiana vera e propria non esiste in questo campo salvo che per limitate produzioni di siderurgia secondaria.

In Italia alcuni complessi sono sorti presso i principali porti di sbarco del minerale; altri (più numerosi) presso i centri di utilizzo dei prodotti siderurgici, nelle zone cioè dove si è sviluppata maggiormente l'industria meccanica e dove si ha il maggior gettito di rottame.

La suddivisione regionale dei 260 stabilimenti trova la massima concentrazione nell'Italia settentrionale, come si osserva nel seguente prospetto:

Piemonte	n. 40
Liguria	» 27
Lombardia	» 133
Veneto	» 17
Venezia Giulia	» 3
Trentino	» 5
Emilia	» 4
Toscana	» 13
Marche	» 2
Umbria	» 2
Lazio	» 2
Abruzzi	» 1
Campania	» 5
Puglie	» 3
Sicilia	» 3

Il rapporto fra la ghisa prodotta (compresa la ghisa manganesifera) e l'acciaio prodotto negli ultimi anni è sempre andato migliorando:

1949.	20 %
1950.	24 %
1951.	33 %
1952.	34 %

Il rapporto ghisa-acciaio, medio, nel mondo è attualmente il 71 %.

Tav. III — Finanziamenti delle

(in milio)

	DALMINE			ILVA		
	AZIONI A PAGA- MENTO	PRESTITI OBBLIG.	DEBITI CONSOLI- DATI	AZIONI A PAGA- MENTO	PRESTITI OBBLIG.	DEBITI CONSOLI- DATI
1945	—	—	—	—	—	—
1946	—	—	650	375	—	—
1947	2.500	—	1.177	—	—	300
1948	—	—	4.300	—	—	930
1949	—	4.000	458	—	—	1.425
1950	—	—	9.158	—	—	110
1951	—	—	2.200	2.000	—	—
1952	3.125	—	—	—	—	—
A) TOTALE per colonna . . .	5.625	4.000	17.943	2.375	—	2.765
B) TOTALE PER SOCIETÀ . . .		27.568			5.140	
% rispetto al totale B)	20,4	14,5	65,1	46,2	—	53,8

principali industrie siderurgiche

ni di lire)

TERNI			COGNE			FALK		
AZIONI A PAGAMENTO	PRESTITI OBBLIG.	DEBITI CONSOLIDATI	AZIONI A PAGAMENTO	PRESTITI OBBLIG.	DEBITI CONSOLIDATI	AZIONI A PAGAMENTO	PRESTITI OBBLIG.	DEBITI CONSOLIDATI
—	—	23	—	—	—	—	25	—
—	—	643	600	—	—	—	—	—
3.000	—	620	1.000	—	—	110	—	—
—	—	3.178	—	—	1.875	—	—	2.387
2.625	4.000	3.273	2.000	—	—	—	—	1.141
—	—	1.463	—	—	2.977	—	—	2.490
—	—	5.955	—	—	1.242	—	—	550
—	—	—	—	—	—	—	—	—
5.625	4.000	15.155	3.600	—	6.094	110	25	6.568
	24.780			9.694			6.703	
22,7	16,1	61,2	37,1	—	62,9	1,7	0,4	97,9

La *produzione di acciaio ripartita sulla sola manodopera* fu nel 1952 di circa tonn. 50 per addetto (mentre in Francia si sono registrate tonn. 73).

Il *consumo di acciaio grezzo per abitante*, che nel 1938 fu di kg. 54, ha raggiunto kg. 76 nel 1951 e probabilmente kg. 82 nel 1952.

4. — Nella Tavola III sono raccolti i dati relativi alla distribuzione qualitativa dei finanziamenti affluiti alle principali industrie siderurgiche italiane dal 1945 al 1951 inclusi (1).

Le industrie esaminate hanno contribuito nel 1952 col 52,7 $\frac{1}{2}$ alla produzione totale di acciaio grezzo, e singolarmente nella seguente misura :

Ilva.	24,8 %
Falck	10,8 %
Dalmine	8,6 %
Terni	4,3 %
Cogne	4,2 %

Le cifre riportate nella voce « Debiti consolidati » riguardano in massima parte debiti a lungo termine : in questa voce sono conglobati i prestiti IMI, IMI-ERP, Eximbank, prestiti bancari consolidati, ecc. Le cifre sono approssimate, essendo state tratte dai bilanci delle società : tuttavia, si possono ritenere sufficientemente indicative.

Delle altre società che danno un considerevole apporto quantitativo alla produzione italiana di acciaio grezzo, come la FIAT (9,3 %) e la Breda (4,2 %), non è possibile scindere la parte dei mezzi finanziari investiti nelle attività siderurgiche, che sono soltanto un complemento, sia pure importante, dell'attività fondamentale appartenente al ramo della meccanica. I fenomeni interni della gestione finanziaria oscurano anche il significato dei dati relativi alla Terni. Inoltre è da tener presente il collegamento finanziario esistente fra Terni, Ilva, e Dalmine attraverso la « holding » Finsider.

5. — Attualmente l'industria siderurgica italiana è in grado di dare al Paese 1.100.000 tonn. di ghisa, 3.500.000 di acciaio grezzo e 2.700.000 tonnellate di laminati a caldo, quale approssimativamente è stata la produzione nel 1952, anno che è stato caratterizzato da regolare rifornimento di materie prime e dalla ricostruzione degli impianti. Le ferroleghie avranno toccato nell'anno il primato con 100.000 tonn. circa.

Questa buona produzione è stata raggiunta nonostante le gravi ripercussioni sullo sviluppo dell'industria siderurgica, che si sono avute a causa delle

(1) Per il 1952 si hanno soltanto dati relativi all'emissione di azioni a pagamento da parte dell'ILVA.

due guerre mondiali. I risultati ottenuti non possono naturalmente essere considerati un traguardo definitivo, perchè rimane in sviluppo il fabbisogno dovuto all'incremento della popolazione e alla maggiore richiesta di beni strumentali. Per continuare nel ritmo ascensionale strettamente collegato alle nuove accresciute esigenze del mercato di consumo, si è imposta la necessità di un rammodernamento degli impianti che consente una maggiore produzione a prezzi più economici; il problema è stato ampiamente studiato ed in parte risolto; è stata riconosciuta la necessità di convivenza degli impianti a ciclo integrale che utilizzano minerale di ferro e degli impianti a rottame, per poter sfruttare la contingenza del momento più favorevole all'una o all'altra materia prima. L'entrata in funzione nel 1953 del nuovo impianto di Cornigliano coronerà l'opera della ricostruzione siderurgica italiana.

Le importazioni in Italia di materie siderurgiche sono motivate da due cause principali: a) per le materie prime, dalla mancanza o dalla scarsità del prodotto nel paese; b) per i prodotti siderurgici, dal minor costo di produzione all'estero.

Si riportano i dati delle importazioni nei due periodi prebellico e postbellico: (Tav. IV).

Tav. IV. — Importazione di prodotti siderurgici

ANNI	MINERALI DI FERRO	ROTTAMI DI FERRO E ACCIAIO	GHISA COMUNE	SEMILAVORATI E PRODOTTI SI- DERURGICI FI- NITI, RAGGUA- GLIATI AD AC- CIAIO GREZZO
1935	222	915	78	349
1936	40	365	27	176
1937	209	537	22	293
1938	401	621	70	241
1939	516	590	35	255
1940	291	310	34	474
1947	35	66	153	201
1948	45	123	132	312
1949	165	343	210	398
1950	271	426	210	727
1951	588	637	143	587
1952 (a)	840	680	115	610

(a) Stime.

È da notare che le importazioni di prodotti siderurgici segnano dal 1950 in poi una diminuzione tanto più espressiva in quanto il consumo è andato invece aumentando.

La siderurgia italiana non alimenta notevoli correnti di esportazioni eccezione fatta per alcuni prodotti che da tempo sono vanto dell'industria nazionale: sono da citare i derivati vergella, i tubi s/s. e i raccordi per tubi.

Nel 1951 si arrivò ad esportare 76.500 tonn. di tubi e più di 3.000 tonnellate di raccordi.

6. — Elencato per sommi capi lo sviluppo dell'industria siderurgica italiana, la sua struttura e la situazione attuale del settore siderurgico, si fanno seguire brevi note che si occupano della situazione dell'occupazione. Si premette che secondo i dati dell'Annuario di Statistiche del Lavoro la media degli operai occupati nell'industria siderurgica nel periodo prebellico e nel periodo post-bellico corrisponde (globalmente per la siderurgia primaria e per la siderurgia secondaria) alle cifre esposte nella tavola V che segue:

Tav. V. — Occupazione operaia

A N N I	NUMERO MEDIO DEGLI OPERAI OCCUPATI
1935	62.040
1936	66.112
1937	71.261
1938	73.037
1939	76.637
1940	80.580
1941	81.400
1942	80.034
1947	86.187
1948	89.539
1949	86.722
1950	82.626
1951	83.840

Se si tiene conto che la produzione siderurgica è andata notevolmente aumentando di anno in anno i dati esposti per l'ultimo quinquennio mettono in evidenza che si è potuto ridurre la maestranza esuberante e improduttiva e che la produzione *pro-capite* è sensibilmente migliorata.

I lavoratori addetti alla siderurgia primaria si stimano attualmente in circa 65.000; nel 1938 si valutavano all'incirca in 50.000 - 60.000. Gli organici della mano d'opera nelle aziende siderurgiche presentano, rispetto al periodo prebellico, un certo aumento. L'inflazione dei quadri, che per ragioni ben note ebbe inizio durante la guerra e si aggravò ulteriormente nell'immediato dopoguerra, perdura a causa delle difficoltà che tuttora si riscontrano per effettuare licenziamenti.

Nelle produzioni relative ai « laminati piatti » e « tubi » si avverte un certo incremento dell'occupazione, mentre nelle altre produzioni permane un andamento pressochè uniforme. Tale tendenza deriva in modo particolare da ragioni tecniche d'impiego; in altri Paesi si è manifestata, in modo più evidente, la sostituzione in molti usi del laminato piatto al profilato. Si prevede che tale situazione abbia ad intensificarsi, a ragione della prevista flessione dei costi conseguente ai miglioramenti tecnici degli impianti di laminazione.

Tali valutazioni non tengono conto di quelle che potranno essere le ripercussioni, non facilmente prevedibili, sulla siderurgia nazionale della costituzione della Comunità Europea carbone-acciaio. Mentre è sicura la piena liberalizzazione delle importazioni dei prodotti finiti siderurgici e la abolizione entro 5 anni di qualsiasi dazio di confine, è molto incerta e problematica la realizzazione di benefici per quanto riguarda l'approvvigionamento delle materie prime e la parificazione degli oneri tra le industrie siderurgiche dei diversi Paesi. Quanto ai lavoratori, è auspicabile l'Alta Autorità della CECA faciliti l'occupazione all'estero della manodopera in eccedenza, agevoli la formazione professionale e sussidi i finanziamenti per case operaie.

7. — Rispetto al costo reale della mano d'opera, la produttività « pro-capite » si ritiene stazionaria.

La produzione di ferroleghie e di ghisa al forno elettrico si effettua in periodi stagionali la cui durata è, di massima, di sette mesi (aprile-ottobre). Ciò è dovuto al fatto che detta produzione richiede un impiego notevole di energia elettrica con conseguente altissima incidenza sui costi di produzione. Ed allo scopo di attenuare tale incidenza, la produzione si effettua in periodi di abbondante disponibilità di energia, e le aziende ne fruiscono a condizioni più favorevoli, trattandosi di energia « di supero ». Durante tali campagne stagionali è richiesto, evidentemente, un adeguato aumento di mano d'opera.

A causa di vari fattori connessi alla ben nota situazione politica postbellica, si sono verificati nel settore siderurgico notevoli mutamenti per quanto concerne la struttura qualitativa del personale dipendente. Le difficoltà di licenziamento hanno portato all'inviechiamento dei lavoratori nelle aziende, impedendo così l'immissione di nuove energie, ostacolata inoltre dall'eccessivo costo degli operai minori.

Va rilevato, inoltre, l'aggravio di costi conseguente all'assunzione obbligatoria dei minorati ed in modo particolare, l'inflazione delle qualifiche, con slittamento in alto, fra gli operai. In proposito si riportano, qui di seguito, per un utile raffronto, i dati concernenti la composizione qualitativa approssimativa esistente nel 1938 e quella attuale (v. Tav. VI).

Tav. VI. — Composizione percentuale del personale nel 1938 e nel 1952.

P E R S O N A L E	1938	1952
Impiegati	7-8	12-15
Operai specializzati	3-4	12-15
» qualificati	28-30	38-35
Manovali specializzati	50-46	42-45
» comuni	19-20	8-5
	100	100

Con l'attuazione della Comunità Europea carbone-acciaio il costo del lavoro nel settore siderurgico italiano deve essere esaminato anche e soprattutto in raffronto con quello in atto negli altri Paesi. In questo esame non si deve trascurare di considerare che il costo del lavoro è la risultante di molteplici elementi, come ad esempio: retribuzione immediata, retribuzione differita oneri sociali, oneri contrattuali, numero degli occupati, ecc.

È evidente che quando si occupa del personale non idoneo, in quanto imposto da disposizioni generali di legge, come ad esempio: invalidi del lavoro, invalidi civili e di guerra, ecc., ne consegue un immediato rialzo nel costo della mano d'opera.

Il permanere di tale situazione di maggior aggravio della siderurgia italiana nei riguardi della siderurgia di altri Paesi aderenti al Piano Schuman non potrebbe non portare a pessimistiche previsioni sull'avvenire della produzione e quindi dell'occupazione.

Nella quasi totalità delle industrie siderurgiche viene effettuato un orario settimanale di lavoro di 48 ore. Una riduzione di orario apporterebbe una ripercussione dannosa ai fini della produttività e del costo di produzione. Tale ripercussione si rilevò appieno quando nel 1937 si tentò di applicare la disposizione che riduceva a 42 ore l'orario normale di lavoro.

I quadri della mano d'opera siderurgica sono saturi, non s'incontrano comunque particolari difficoltà nell'eventuale assunzione di nuovo personale.

Si riscontrano, invece, difficoltà nell'assunzione per lavori meccanici di operai qualificati e specializzati. E ciò è dovuto al vigente sistema di avviamento al lavoro tramite gli Uffici di collocamento dai quali non viene effettuata una necessaria selezione delle specifiche competenze dei lavoratori e non si tiene conto delle esigenze particolari di lavoro delle aziende che fanno richiesta di mano d'opera. A tale riguardo sarebbe opportuno facilitare, nell'ambito almeno provinciale, l'assunzione di personale fornito dei necessari requisiti richiesti.

Per quanto riguarda la formazione professionale per gli operai dell'industria siderurgica *non esistono corsi specifici* ed i contratti collettivi di lavoro non hanno neppure creato l'istituto dell'apprendistato. Tale esclusione è in evidente correlazione con la caratteristica dell'attività lavorativa e dei mezzi di lavoro del settore in questione. In realtà, all'operaio siderurgico non occorrono larghe conoscenze teoriche di meccanica, di fisica, di chimica; è sufficiente che abbia una conoscenza pratica del mezzo produttivo al quale è addetto e alle operazioni manuali che è chiamato a svolgere in collaborazione con altri colleghi. Questo egli impara inserendosi nella squadra di lavoro in seno alla quale comincia a svolgere le mansioni più modeste. In continuo contatto con l'operaio addetto alla mansione immediatamente superiore e collaterale, egli ha agio di osservare quanto e come deve compiere questo collega. Alla prima occasione è chiamato a sostituirlo, magari per pochi minuti, ed in tal modo mette in pratica ciò che ha osservato, e raccoglie il consiglio e il suggerimento dei colleghi più anziani. Questo allenamento si verifica in tutte le piazze di lavoro che compongono una squadra in modo che i sostituti per le piazze dalla prima alla penultima sono gli operai che occupano la piazza immediatamente inferiore. Il sostituto per l'ultima piazza è un qualsiasi uomo di fatica che viene generalmente trasferito dal piazzale e che è sottoposto ad un solo accertamento: l'idoneità fisica all'ambiente di lavoro (acciaieria, laminatoio, ecc.) e alla fatica.

Pertanto la capacità professionale si acquisisce soltanto con l'applicazione pratica e la esecuzione materiale delle diverse operazioni che caratterizzano il mestiere, gradualmente passando dalle più semplici alle più complesse.

PAGINA BIANCA

L'INDUSTRIA MECCANICA

1. Origini dell'industria meccanica. — 2. Influenza sul suo sviluppo delle due guerre mondiali.
3. Importanza attuale dell'industria meccanica nell'economia italiana. — 4. L'occupazione.
5. Distribuzione della manodopera nelle principali regioni. — 6. Accentuato progresso tecnico. — 7. L'esportazione. — 8. L'aumento delle importazioni per effetto della liberalizzazione degli scambi. — 9. Effetti negativi sulla produttività delle aziende. — 10. La produttività della manodopera e l'occupazione delle maestranze femminili. — 11. Il costo della manodopera. — 12. Orari di lavoro. — 13. Gli specializzati, il blocco dei licenziamenti e il funzionamento degli uffici di collocamento. — 14. Principali problemi dell'industria meccanica e condizioni per uno sviluppo della produzione e dell'occupazione di mano d'opera.

1. — Agli inizi della moderna industria meccanica, e cioè ai primi del secolo scorso, furono creati rapporti di stretta collaborazione con l'industria meccanica straniera. Legarono il loro nome ad iniziative italiane, fra gli altri, gli inglesi Gouppy e Pettiman a Napoli, Armstrong a Genova, il francese Bouffier a Milano. La schiera di italiani che affiancò questi stranieri doveva trasformare e sviluppare le prime piccole industrie nei grandi complessi che si delinearono successivamente.

La formazione dell'unità nazionale, che aveva dato vita a zone industriali intorno a Genova ed a Napoli per la costruzione di flotte militari, di artiglieria, di locomotive, materiale ferroviario, ecc., portò con le mutate condizioni economiche del Paese ad una formazione dell'Industria meccanica accentrata fra Milano, Torino e Genova.

Sono note le imprese genuinamente italiane che sorsero in tali zone in quel tempo. A Genova Giovanni Ansaldo aveva fondato fin dal 1931 le Officine di Sampierdarena. A Milano, Franco Tosi, intorno al 1880, specializzò la sua ditta nella costruzione di un tipo di motrice a vapore che, anni dopo, fu il primo prodotto meccanico italiano ad essere esportato in Inghilterra. A Tosi seguì dopo pochi anni un altro pioniere: Ernesto Breda, la cui industria doveva negli anni successivi costruire la quasi totalità delle locomotive a vapore e dei locomotori elettrici italiani. All'inizio del secolo XX, Giovanni Agnelli creò a Torino il massimo complesso meccanico italiano, la Fiat, l'industria automobilistica ben nota in tutto il mondo.

Tuttavia la formazione della vera grande industria meccanica in Italia si ebbe contemporaneamente al rapido sviluppo della grande industria tessile italiana, verificatosi alla fine dello scorso secolo ed ai primi dell'attuale, per effetto della meccanicizzazione di quest'ultima.

L'industria meccanica si' era trovata in difficoltà nei primi anni del secolo in corso, in quanto, a differenza di quella inglese, francese e tedesca, non potette appoggiarsi ad una solida industria siderurgica nazionale: quest'ultima infatti cominciò a segnare i primi progressi e ad adeguarsi con l'estero nella produzione dei materiali siderurgici, con l'impianto di nuovi tipi di alti forni e con l'adozione di nuovi progressi tecnici di lavorazione, solo dopo il 1890, e cioè quando in Italia furono impiantati i primi forni Martin.

Con gli impianti anzidetti di forni a coke per la produzione della ghisa direttamente dal minerale, realizzati nel decennio 1900-1910, e con l'aumento della produzione dell'acciaio per mezzo dei forni Martin, e a partire dal 1906, anche per mezzo di forni elettrici, l'industria meccanica italiana iniziò la sua fase ascensionale.

Tale progresso fu particolarmente intenso nel periodo 1903-1911, tanto da superare quello di tutte le altre industrie italiane prese insieme.

La richiesta dei prodotti meccanici da parte dei Paesi belligeranti nella prima guerra mondiale trovò l'industria meccanica italiana in buone condizioni per rispondervi e fu stimolo ad una maggiore produzione; a tale incremento non furono estranei i provvedimenti presi nel 1914 intesi a favorire le esportazioni meccaniche, che dettero modo alla nostra industria di far fronte ad ordinazioni estere di prodotti per la preparazione militare, terrestre, marittima ed aerea.

2. — Nel 1915, e durante la guerra, l'industria meccanica nazionale ebbe modo di attrezzarsi e svilupparsi per provvedere ai consumi non bellici, per i quali erano venuti meno i rifornimenti dall'Estero.

Dopo il 1918, come è noto, anche l'industria meccanica risentì le ripercussioni della cessazione delle ordinazioni belliche, per le quali la gran parte delle aziende si era attrezzata, ed il complesso dei fenomeni politici e sociali di quel tempo, la portarono ad una crisi durata qualche anno.

Rileva, a questo riguardo, il recente rapporto della Commissione Indagini e Studi sull'Industria Meccanica (C. I. S. I. M.), che lo sviluppo dell'industria meccanica italiana è stato forse più che in ogni altro Paese influenzato dalle due guerre mondiali; e ciò anzitutto, perchè nel 1914 la produzione meccanica italiana era ancora modesta e ricevette quindi un impulso relativamente molto grande dalla necessità in cui il Paese si trovò di soddisfare con la produzione nazionale la maggiore aliquota possibile della domanda di prodotti meccanici creata dal conflitto.

Fu così che alla fine della prima guerra mondiale il nostro Paese venne a disporre di un'attrezzatura meccanica che per una quota notevole né aveva

dietro sé gruppi industriali largamente dotati di capitali propri né poteva contare su una precedente esperienza nel campo delle produzioni di pace.

Questa parte dell'industria meccanica faceva capo alle grandi banche italiane di deposito — banche che fino alla crisi del 1932 esercitavano largamente il credito mobiliare — e cadde quindi nell'ambito dello Stato quando nel 1933 si provvide al risanamento del sistema bancario attraverso l'escorporazione dalle grandi banche di deposito di tutte le loro partecipazioni industriali.

Per effetto di tale operazione lo Stato, attraverso l'I. R. I., venne ad assumere la responsabilità diretta della gestione di parecchi grossi complessi meccanici come del resto di altre sezioni dell'industria nazionale.

Il censimento industriale del 15 ottobre 1927, effettuato quando il processo di riassetamento era appena avviato, denuncia i primi sintomi di ripresa, con n. 478.896 operai occupati; con 229.831 HP utilizzati nell'industria siderurgica e meccanica per motori idraulici, termici, ecc. e con HP 352.151 per motori elettrici.

Lo sviluppo dell'industria meccanica è andato poi man mano accentuandosi, sì da raggiungere, nel periodo anteriore alla seconda guerra mondiale, 1936-1939, nei riguardi dell'occupazione operaia, n. 538.233 unità oltre numero 54.916 impiegati e 2.731 dirigenti, su circa 9000 aziende meccaniche allora esistenti.

Ove poi si tenga conto del valore della produzione, detratte le materie prime ed ausiliarie, dell'ammontare dei salari e del valore delle imprese, il ruolo importantissimo che l'industria meccanica italiana assunse fra le altre industrie (superato, nelle esportazioni, dall'industria tessile e, leggermente, da quella alimentare) risulta dalla Tavola I.

Nei riguardi dell'occupazione poi, oltre che per il numero degli addetti, preminente risultò la posizione dell'industria meccanica per l'alta proporzione di mano d'opera specializzata e per l'elevata percentuale di personale maschile che in essa è stata impiegata.

3. — Oggi l'importanza dell'industria meccanica, nell'economia italiana, è rivelata dai seguenti dati :

a) Valore del prodotto netto della meccanica... circa *Lit.* 573 miliardi e cioè il 23-25 % del prodotto netto della complessiva industria manifatturiera italiana.

b) Percentuale del prodotto netto dell'industria manifatturiera italiana sul reddito nazionale : 30 %

c) Percentuale dell'industria meccanica italiana su tale reddito : 7 %.

Tav. I. — Classifica dei principali settori industriali per ordine di importanza
(1936-1939)

(Indice ind. meccanica = 100)

SETTORI INDUSTRIALI	VALORE AGGIUNTO (VAL. DELLA PRODUZIONE, DETRATTE LE MATERIE PRIME E AUSILIARIE)	SALARI PAGATI	VALORE DELLE IMPRESE	VALORE DELLA ESPORT.	ADDETTI N.
Meccanica	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Tessile	62,9	43,4	68,4	395,6	91,1
Alimentare	67,1	21,3	53,0	126,6	69,5
Chimica	46,1	16,7	55,4	55,4	19,7
Metallurgica	26,7	13,4	32,6	41,0	16,0
Estrattiva	13,3	12,2	38,6	58,5	21,0
Materiale da costruzione .	13,1	17,4	26,1	—	27,2
Edilizia	31,3	48,8	22,3	—	73,7
Cartaria	7,2	5,1	9,8	—	8,4

Tenuto conto che il valore lordo della produzione meccanica (importo fatturato dal complesso delle aziende meccaniche) ha raggiunto, con molta approssimazione, nel biennio 1950-1951, una media annua di milioni 1.150-1.250, i prodotti dell'industria meccanica varia stanno rispetto a tale cifra complessiva, nel seguente rapporto :

- a) macchine per le industrie chimiche ed alimentari 2,8%
- b) macchine motrici (non elettriche) 2,2%
- c) beni strumentali vari (macchine per miniera, per edilizia, da sollevamento e trasporto, per l'industria siderurgica, macchine grafiche e per cartiere, pompe, compressori, ventilatori, forni ed apparecchi termici non elettrici, carpenteria metallica, ecc.)
circa 8,3%

cui va aggiunta un'aliquota (circa 4-5%) per armi, minuterie metalliche, installazione impianti, arredi metallici, utensili domestici, ecc. della complessiva percentuale 17,1% attribuita alla voce generica : « altri prodotti meccanici ».

4. — Altro indice dell'importanza assunta dall'industria meccanica nazionale sul totale dell'industria manifatturiera è quello risultante dal censimento 1951 degli addetti a tale industria: essi rappresentano il 25 % sul totale di 3.464.932 addetti all'industria manifatturiera.

Circa il 7% di tale totale è addetto alle produzioni meccaniche varie.

Tenendo però conto delle cifre d'anteguerra già citate, secondo la Confederazione Generale dell'Industria Italiana, l'occupazione dei lavoratori nell'industria meccanica ha registrato fino a tutto il 1951 un aumento rispetto al periodo 1937-39 di circa 64.000 unità. L'aumento degli addetti all'industria meccanica si è verificato pressochè esclusivamente nell'Italia Settentrionale in ragione di circa il 12 %, mentre nell'Italia Centro Meridionale si è avuta una riduzione di circa 17.000 unità rispetto al periodo prebellico e nell'Italia insulare vi è stato un leggero aumento (circa 5.000 unità). Si è avuta tuttavia, rispetto al 1948, una leggera discesa nell'occupazione delle maestranze meccaniche che risulta dai seguenti indici:

1948 = 100	1950 = 97,5
1949 = 97,7	1951 = 98,2

Attualmente si notano sintomi non trascurabili di una riduzione di occupazione nell'orario di lavoro e per licenziamenti per chiusura di aziende o per loro trasformazione, in conseguenza della crisi in cui sono venuti a trovarsi molti settori dell'industria meccanica (difficoltà di vendite sul mercato interno per effetto di importazioni meccaniche dall'Estero, difficoltà di vendita su mercati esteri per vario ordine di motivi).

Il fenomeno della maggiore occupazione nel dopoguerra rispetto al 1937-1939 rilevabile specie nell'Italia Settentrionale, è dovuto allo sviluppo assunto da talune produzioni meccaniche e all'aumento del numero delle aziende derivate segnatamente dalle esigenze belliche. La gran parte di tali aziende ha proceduto alla conversione ad uso civile delle produzioni belliche mantenendo inalterato il numero dei dipendenti per effetto del blocco dei licenziamenti. Non va inoltre trascurato che l'occupazione maggiore delle maestranze meccaniche nell'Alta Italia (al maggio 1951: 21,5 % in Piemonte; 40 % in Lombardia; circa il 10 % in Liguria) potrebbe attribuirsi al processo di concentrazione verso attività a carattere industriale. Il che spiegherebbe in parte il regresso riscontrato nell'occupazione in Italia Meridionale, dove sono state abbandonate forme artigianali meccaniche esistenti prima della guerra.

5. — La distribuzione della mano d'opera nelle principali regioni, è indicata dalle seguenti percentuali rilevate nel maggio 1951 (rilevazione Ministero del Lavoro) per l'industria meccanica varia :

Piemonte e Valle d'Aosta	215,8 per mille
Liguria	67,2 » »
Lombardia	421,6 » »
Venezia Giulia	22,9 » »
Veneto	60,1 » »
Emilia Romagna	79,3 » »
Toscana	42,6 » »
Lazio	14,4 » »

In media si ha una percentuale di 165 operai su 1.000 occupati nelle industrie meccaniche varie (di cui 172,8 in Piemonte, 205,9 % in Liguria, 186,7 % in Lombardia, 139,8 % e 136,2 % nella Venezia Giulia e nel Veneto, 261 % nell'Emilia, 99,6 % in Toscana, 81,9 nelle Marche, 188,5 % in Umbria, 145,5 % nel Lazio, 125,3 nella Campania e percent. dal 17 all'80 % nelle restanti regioni.

6. — I settori meccanici che hanno più che raddoppiato le loro attività nel 1951, rispetto al 1938, sono stati quelli dei motoveicoli (+ 1.087 %), delle macchine calcolatrici (+ 1.044 %) seguiti da quelli dei registratori di cassa (+ 332 %), dalle macchine da scrivere, dai cuscinetti, ecc. Un moderato sviluppo hanno avuto le produzioni della meccanica varia (macchine per edilizia e mineraria, macchine da fonderia e siderurgia) ed uno sviluppo importante, dopo il 1947, e fino al 1950, le macchine per le industrie alimentari, oggi però arrestatosi per effetto delle difficoltà di esportazione.

In regresso rispetto al 1938 figurano le produzioni dei motori diesel medi e grandi (— 20 %) e, dopo una ascesa nel periodo 1947-1950, tutte le produzioni di piccola meccanica (posateria, coltelleria, vasellame, ferramenta e guarnizioni, bilance, ecc.).

È importante rilevare che dal 1938 ad oggi l'accentuato progresso tecnico ha determinato un notevole incremento di produttività e, in conseguenza, un aumento dei minimi di produzione da garantirsi ad uno stabilimento per il suo economico esercizio. E poichè, come si è detto, « il carico di mano d'opera presso l'industria meccanica italiana in generale è rimasto inalterato, può affermarsi che i settori che non hanno realizzato, in questo periodo, incrementi produttivi almeno del 40-60 % vengono a trovarsi, per questo solo fatto, in stato di crisi » (1).

(1) Vedi articolo dottor Saraceno su « Civiltà delle macchine », pag. 9, n. 1.

7. — La situazione, vista nei riguardi dell'esportazione, vedi Tav. II, è quella che molto ampiamente ha illustrato, nel già citato articolo, il dott. Saraceno :

**Tav. II. — Esportazioni dell'industria meccanica
1929, 1934, 1938, 1951**

A N N I	MILIARD DI LIRE 1951	% DELLE COMPLESSIVE ESPORTAZIONI	INDICE (1929=100)
1929	45,7	5,5	100—
1934	29—	6,8	63,5
1938	40,9	9,1	89,5
1951	194—	19,1	424,6

I dati soprariportati mettono in evidenza tre elementi molto significativi del dinamismo dell'industria meccanica italiana : in primo luogo il rilevante aumento rispetto non solo all'anteguerra ma anche al 1929, anno di punta nel commercio italiano di esportazione.

Dal 1929 al 1951, infatti, contro un lieve aumento delle esportazioni tessili (4 %), ed una diminuzione del gruppo di esportazioni agricole e alimentari (20 %), si ha un aumento delle esportazioni meccaniche del 324 %. Conclusioni analoghe si raggiungono raffrontando il 1951 con il 1938, giacché l'incremento percentuale delle esportazioni meccaniche (374 %) è assai più alto di quello delle tessili (163 %) e delle agricole-alimentari (19 %).

Secondo : la minore sensibilità delle esportazioni meccaniche sia alla depressione 1929-34 che alle restrizioni al commercio estero del 1935-1938, come risulta dal fatto che, mentre nel 1938 le esportazioni meccaniche erano scese assai limitatamente nei confronti del 1929 (10,5 %), le agricole-alimentari erano scese dal 35,5 %, le chimiche del 40 %, le minerarie del 47 % e le tessili del 60 %.

Terzo : le esportazioni meccaniche rappresentano oggi quasi il 20 % delle esportazioni complessive, essendo passate, grazie al loro ritmo di sviluppo dell'ultimo ventennio, assai superiore a quello medio, dal 5,5 % del totale nel 1929, al 9,1 % nel 1938 e al 19,1 % nel 1951.

Nel 1951 le esportazioni meccaniche hanno rappresentato il 20-21 % del totale della produzione.

L'esportazione dei prodotti della meccanica varia è indicata dalle seguenti cifre :

1938 : ql. 45.000 (Lit. 150.000.000. — ca.)
 1949 : Lit. 50,4 miliardi
 1951 : Lit. 53,3 miliardi
 1952 : (primi otto mesi) Lit. 32,3 miliardi.

8. — Le importazioni totali di prodotti dell'industria meccanica costituiti per il 60 % circa da macchinari ed attrezzature industriali, hanno segnato un fortissimo aumento per effetto della liberazione delle importazioni, attuate, come è noto, in Italia per il 99 % dei prodotti importabili.

Si è passati così da :

circa Lit. 105 miliardi nel 1950
 a circa Lit. 125 miliardi nel 1951
 ed a circa Lit. 126 miliardi nei primi 8 mesi del 1952

e per la meccanica varia da :

circa Lit. 20 miliardi nel 1950
 a circa Lit. 37 miliardi nel 1951
 a circa Lit. 42 miliardi nel 1952 (primi 8 mesi)

e cioè, nei primi 8 mesi del decorso anno si sono *raddoppiate* le importazioni del 1950.

Le cifre maggiori d'importazioni per la meccanica varia comprendenti : macchine ed apparecchi, lavori in ferro e ghisa, strumenti ed utensili per arti e mestieri (esclusi autov. trattori, mezzi di trasporto, macchine elettriche, da scrivere, di precisione), sono riportate nella Tav. III.

Tav. III. — Importazioni per la meccanica varia
 (in miliardi di lire)

PROVENIENZA	1949	1950	1951	1952 (a)
Germania occidentale. . .	5,2	12,0	12,0	23,0
Regno Unito	—	—	4,0	12,0
Francia	—	—	2,7	4,0

(a) Per 8 mesi.

Verso gli stessi Paesi le esportazioni dei medesimi prodotti sono : ritornate nel 1952 al livello del 1950 (dopo una discesa notevole) verso la Germania Occidentale, aumentate leggermente verso il Regno Unito, discese a 2/3 del 1950 verso la Francia.

Tale situazione derivante dalla dilatazione dell'importazione si è riverberata più sensibilmente sui seguenti settori della meccanica varia, ed in tali settori è in atto una tendenza alla diminuzione della occupazione operaia :

Macchinario minerario segnatamente per perforazione (importazioni : 1951 Lit. 1300 milioni ; 1952 Lit. 3000 milioni ca. ; esport. : 1951 Lit. 1.970 milioni ; 1952 Lit. 600 milioni ca.).

Turbine a vapore ed idraul. : (import. : 1951 ca. Lit. 1.500 milioni ; 1952 ca. Lit. 2.000 ; esport. : diminuita di un terzo rispetto al 1951).

Caldaie a vapore e apparecchi ausiliari (import. : 1951 Lit. 2.200 milioni ; 1952 quasi raddoppiata ; esport. : 1951 Lit. 2.300 milioni ; 1952 scesa di un terzo).

Pompe e compressori : (import. 1951 Lit. 1.300 milioni quasi raddoppiata nel 1952 ; esport. : nel 1952 discesa della metà del 1951).

Macchine ed apparecchi per riscaldare, raffreddare, ecc. Cucine, stufe, ecc. (import. : 1951 Lit. 2.800 milioni ; 1952 Lit. 4.200 milioni).

Ferramenta - Coltelleria e strumenti per arti e mestieri - Posateria - Vasel-lame : (import. : 1951 Lit. 2.000 milioni ; 1952 Lit. 4.200 milioni ; esport. : 1951 Lit. 2.600 milioni ; 1952 Lit. 2.000 milioni).

Macchine alimentari : (esport. : 1951 Lit. 1.800 milioni ; 1952 discesa di un terzo).

Macchine cartarie : (import. : 1952 circa un terzo in più del 1951).

Macchine per concerie : (import. : 1952 circa doppia del 1951 ; esport. : discesa rispetto agli anni precedenti, del 50 %).

Laminatoi, calandre, ecc. : (import. : 1951 Lit. 2.500 milioni ; 1952 Lit. 5.000 milioni).

Macchine per cementifici : (l'importazione del 1952 è quadruplicata rispetto al 1951 (300 milioni)).

Rubinetteria, valvolame, ecc. : (l'importazione del 1952 è più che raddoppiata rispetto al 1951 (660 milioni)).

Tav. IV. — Importazioni ed esportazioni di alcuni principali settori della meccanica varia

(in milioni di lire)

SETTORE	IMPORTAZIONI		ESPORTAZIONI	
	1951	1952	1951	1952
Macchinario minerario segnatamente per perforazione	1.300	3.000	1.970	600
Turbine a vapore ed idrauliche	1.500	2.000	(a)	(a)
Caldaie a vapore e appar. ausiliari	2.200	(b)	2.300	(c)
Pompe e compressori	1.300	(b)	(d)	(d)
Macchine ed apparecchi per riscaldare, raffreddare, ecc. Cucine, stufe, ecc.	2.800	4.200	—	—
Ferramenta, coltelleria e strumenti per arti e mestieri - Posateria - Vasellame	2.000	4.200	2.600	2.000
Macchine alimentari	—	—	1.800	(a)
Macchine cartarie	(e)	(e)	—	—
Macchine per concerie	(f)	(f)	(g)	(g)
Laminatoi, calandre, ecc.	2.500	5.000	—	—
Macchine per cementifici	250	1.370	—	—
Rubinetteria, valvolame, ecc.	670	1.640	—	—
Bilance	77	400	—	—
Motori Diesel di med. e grande portata	540	800	—	—
Motori di piccola potenza	—	—	2.760	(h)

(a) diminuite di $\frac{1}{3}$ rispetto al 1951. — (b) quasi raddoppiata. — (c) scesa di un terzo. — (d) nel 1952 discesa della metà dal 1951. — (e) nel 1952 $\frac{1}{3}$ in più del 1951. — (f) nel 1952 circa il doppio del 1951. — (g) discesa del 50% rispetto agli anni precedenti. — (h) discesa sensibilmente nel 1952.

Strumenti di misura e bilance (l'importazione del 1952 è raddoppiata rispetto al 1951 - per le bilance e stadere è passata da 76 milioni di Lit. a circa Lit. 500 milioni).

Motori diesel di media e grande potenza : (import. : 1951 Lit. 540 milioni ; 1952 Lit. 800 milioni ca.).

Motori di piccola potenza : (esport. : 1951 Lit. 2.760 milioni ; discesa sensibilmente nel 1952).

9. — Alle ragioni sopra accennate che determinano tale crisi, si aggiungono, per alcuni settori connessi alla costruzione di grandi opere idrauliche ed idroelettriche, il mancato sviluppo o la sospensione dei programmi di tali opere e l'impossibilità di effettuare esportazioni, senza l'adozione di misure necessarie a favorirle e che pongano l'industria meccanica italiana al livello di quella estera, sotto tale aspetto. Inoltre, se lo sviluppo delle lavorazioni in grandi serie fosse stato consentito da un maggiore assorbimento del mercato interno o fosse stato favorito dalla continuità di una espansione all'Estero delle nostre produzioni meccaniche quale erasi verificata fino al 1951, la produttività delle aziende sarebbe stata favorita per raggiungere quel minimo indispensabile per una moderna azienda, dianzi accennato.

10. — La produttività della mano d'opera, invece, non è stata, in via generale, proporzionale al suo cresciuto costo soprattutto per effetto del blocco dei licenziamenti che non ha consentito di commisurare quantitativamente l'impiego di mano d'opera alle reali necessità della produzione e di effettuare le indispensabili selezioni.

Per quanto riguarda l'occupazione delle maestranze femminili, essa è diminuita rispetto al periodo bellico. Nell'immediato dopoguerra si è avuta un'ulteriore graduale riduzione di tale maestranza, come si rileva dal cresciuto numero di donne iscritte agli Uffici di Collocamento dell'industria metallurgica e meccanica (n. 43.755 nel 1946 - n. 54.307 nel 1947 - n. 53.712 nel 1948. Percentualmente sul totale delle maestranze occupate, quelle femminili rappresentano circa : il 12,5 (1948), il 12,5 (1949), il 12,4 (1950), il 12,4 (1951) ; circa 11,50 (1952).

Pressocchè invariati sono rimasti nell'ultimo quinquennio i rapporti di composizione tra maestranza specializzata, qualificata e manovalanza.

In diminuzione è l'assunzione di apprendisti e ragazzi : percentualmente sul totale delle maestranze dal 4,8 del 1948 sono scesi al 3,8 nel 1950-51.

Il fenomeno della diminuzione di impiego delle donne, è facilmente intuibile come la naturale conseguenza della cessazione della situazione bellica; per

la restante maestranza e per gli apprendisti esso è una diretta conseguenza del blocco dei licenziamenti della sopracitata contrazione dei mercati di vendita, nonchè della previsione di limitazioni di produzione nel prossimo futuro.

11. — In via generale per tutta l'industria meccanica il costo della mano d'opera incide in Italia in misura elevata sul costo di produzione. In ogni modo, il costo di mano d'opera è più alto che in taluni Paesi Europei aventi produzione meccanica sviluppata e quindi nostri concorrenti (a questo riguardo ci riportiamo ai dati raccolti dalla Commissione Indagini e Studi per l'Industria Meccanica — CISIM — e riportati nelle conclusioni da questa formulate nei recenti volumi pubblicati).

Il costo di lavoro, prendendo per base quello dell'operaio qualificato, nelle produzioni meccaniche varie, è attualmente ripartito come risulta dalla Tavola IV.

Al febbraio 1953, il costo orario minimo dell'operaio qualificato si è elevato a L. 285,95, per effetto di variazioni nell'indennità di contingenza e di alcuni fattori della retribuzione indiretta e degli oneri previdenziali ed assistenziali.

Tuttavia occorre tenere presente che si tratta solo dell'operaio qualificato e che il costo medio generale della mano d'opera è notevolmente superiore in grandi aziende. L'indagine CISIM ha dato, a questo proposito, dati molto interessanti, prendendo per base i costi orari di un gruppo di aziende (Fiat Grandi Motori - Ansaldo (Meccanico) - Franco Tosi) e di un altro Gruppo (C. R. D. A. di Monfalcone e Fiat Macchine Utensili di Modena).

Abbiamo, per il 1° gruppo, costi orari medi di L. 341-316-343 rispettivamente per le tre prime grandi aziende e di L. 288 e 272 nelle due altre (12.668 operai all'1-1-1951). Raggiungiamo a dollari tali costi sono: 0,546 - 0,507 - 0,550 - 0,462 - 0,437. In media dollari 0,533 per il primo gruppo e 0,449 per il secondo.

In base ai raffronti effettuati dal CISIM con il costo medio orario aziendale meccanico di altri Paesi europei (pur con alcune riserve sulla impossibilità di equiparare la rilevazione per operai di altri Paesi di cui molti sono considerati specializzati e che da noi sarebbero da considerarsi qualificati); si rileva che il costo orario italiano (zona Italia Settentrionale) è superiore a quello inglese (doll. 0,501) — olandese (doll. 0,493) — francese (doll. 0,481) — germanico (doll. 0,454).

Inferiore solo al costo svizzero e a quelli svedesi, belgi, danesi e francesi (della zona di Parigi).

Tav. IV. — Computo costo orario minimo della prestazione dell'operaio
qualificato nell'industria meccanica

All'ottobre 1952

(Media provincie di Milano, Torino, Genova, Roma) e relative variazioni.

RETRIBUZIONE ED ONERI	ONERE ORARIO	
	Lire	%
A) RETRIBUZIONE DIRETTA		
1) Paga base (<i>minimo</i>)	44,45	
2) Cottimo (30%)	13,34	
3) Indennità di contingenza (<i>media</i>)	91,47	
4) Quota di rivalutazione (<i>giornaliera L. 68</i>)	8,50	157,76
5) Indennità di caropane (<i>L. 20 giornaliera</i>)	2,73	0,97
B) RETRIBUZIONE INDIRETTA (oneri contrattuali)		
6) Ferie	8,99	
7) Festività nazionali	2,57	
8) Festività infrasettimanali	7,06	
9) Gratifica natalizia (200 ore)	15,78	
10) Premio di anzianità	0,98	
11) Indennità di licenziamento	4,66	40,04
C) ONERI PREVIDENZIALI E ASSISTENZIALI		
12) Assicurazioni sociali base (<i>marca settim.</i>)	0,41	
13) Fondo adeguamento pensioni	12,45	
14) Integrativi assicurazioni sociali:		
— disoccupazione involontaria	3,77	
— tubercolosi	4,90	
15) Cassa assegni familiari	26,24	
16) Cassa integrazione guadagni	1,75	
17) INAM - Cassa malattia ass. operai e fam.	11,32	
18) INAM - Tutela lavoratrici madri	1,—	
19) INAIL - Assic. infort. e mal. prof.	6,79	
20) INA-CASA	2,02	
21) Contrib. straordinario tempor. contro la disoccupazione	7,83	
22) Rateazione contributi arretrati (marzo-luglio) - pagamento ottobre 1952 - luglio 1953	3,88	82,36
COSTO ORARIO . . . Lire	282,89	100,—

Oltre, quindi, che dalla gravosità degli oneri indiretti connessi con la paga vera e propria, il maggior costo della mano d'opera deriva altresì :

1) dal minimo scarto esistente fra le paghe delle maestranze qualificate e quello della manovalanza ;

2) dagli oneri sociali che gravano, a differenza di altri Paesi, per la massima parte sull'industria (ad esempio il recente aggravio di una tassazione-contributo per l'incremento dell'occupazione operaia) l'assunzione obbligatoria e, quindi indiscriminata, di forti percentuali di invalidi, di reduci, ecc. ;

3) dalla stabilizzazione degli utili di cottimo ;

4) dal blocco dei licenziamenti.

È evidente quindi che un aggravamento degli oneri salariali per effetto di nuovi istituti contrattuali o per l'allargamento degli istituti attuali o per un maggior appiattimento salariale dovuto alla tendenza all'elevamento delle paghe dei qualificati o della manovalanza, non favorisce l'occupazione della mano d'opera.

12. — Per ciò che concerne l'orario di lavoro in media realizzato, risulterebbe che attualmente il regime degli orari di lavoro si aggira sulle 42-44 ore settimanali.

La percentuale degli operai metalmeccanici lavoratori più di 40 ore settimanali è stata : nel 1948 di 63,2 % ; nel 1949 di 65,6 % ; nel 1950 di 71,2, di 78,4 nel 1951 ; nel 1952 si nota una flessione di tale percentuale che, per alcuni settori meccanici quali quelli citati a pag. 11, 12, 13 diventa ognor più sensibile : dai dati risultanti dai primi mesi del 1952 la percentuale è discesa al 73 %.

Significativo può essere il raffronto fra le seguenti percentuali di occupazione oraria nel 1951 (primi tre mesi) e 1952 (primi tre mesi) di cui alla Tav. V.

Tav. V. — Percentuale di occupazione oraria nei primi mesi dal 1951 e 1952

O R A R I	1951	1952
Lavoratori di 40 ore sett.	7.-/6,5/7,3	9,4/12,2/7,9
» 40 ore sett.	14,7/13,3/12,6	17,4/16,2/15,8
» + 40 ore sett.	78,3/80,2/80,1	73,2/71,6/75,8

Particolarmente per quanto riguarda le officine dell'industria meccanica varia abbiamo le seguenti percentuali (anno 1951: — di 40 ore: 8,3 — 40 ore: 16,4 — + 40 ore 70,1 (media oraria: 8,09).

Non si ritiene che date le ragioni che giustificano l'attuale minor produzione e le previsioni di più gravi difficoltà nel prossimo avvenire, una riduzione dell'orario di lavoro serva ad incrementare l'occupazione delle maestranze. I fattori sopra indicati nel costo di mano d'opera, che sono da considerarsi, specie per gli oneri indiretti, non in relazione all'effettiva prestazione delle maestranze, graverebbero maggiormente sui costi di produzione in caso d'orario ancor più ridotto.

13. — Generalmente nella ricerca del personale di nuova assunzione vi è difficoltà di trovare personale specializzato per i settori della meccanica di particolare specializzazione.

Una delle ragioni è costituita dalla impossibilità in cui si sono trovate le aziende, per effetto del blocco dei licenziamenti e per gli intralci posti dalle organizzazioni dei lavoratori, di procedere ad una razionale preparazione professionale attraverso un largo e non oneroso impiego e tirocinio di apprendisti e di giovani.

Mentre sarebbero da esaminarsi particolarmente i problemi connessi al collocamento della mano d'opera e sul funzionamento degli uffici di collocamento mediante un'inchiesta da compiersi presso le Associazioni territoriali che seguono da vicino le questioni relative al funzionamento dei vari uffici di collocamento e conoscono le esigenze aziendali nei rapporti dell'attuale ordinamento del collocamento, si conclude riassumendo di seguito i termini dei principali problemi che, al momento attuale, assillano i settori dell'industria meccanica varia.

14. — La liberazione delle importazioni attuata da oltre un anno a questa parte, che colpisce *tutti* i settori medesimi, ha portato deleteri effetti nella nostra produzione ed è insostenibile per l'assoluta maggioranza delle nostre aziende.

La mancanza di qualsiasi forma di appoggio alle nostre esportazioni meccaniche — non ultima la mancata concessione ai nostri settori del beneficio del rimborso I.G.E. per le esportazioni, accordato invece solo a poche produzioni meccaniche, la mancanza di opportune provvidenze per i finanziamenti e le assicurazioni del credito alle esportazioni, richieste più volte sulla base delle analoghe concessioni accordate all'estero agli esportatori, ci pongono in situazione di non poter competere con l'industria meccanica di altri Paesi sui mercati internazionali.

A ciò aggiungasi : l'attuazione da parte di taluni Paesi di una politica di prezzi, in vero e proprio dumping ; la sopra accennata minor produttività delle nostre maestranze rispetto al loro costo; i maggiori oneri sociali a carico esclusivo della nostra industria e il maggior costo attuale delle principali materie prime e dei semilavorati di maggior impiego nell'industria meccanica. Ove quindi non vengano rimosse tali cause dell'attuale disagio (che non potrà mancare di mutarsi in vera e propria generale crisi dell'industria meccanica italiana) non potrà realizzarsi una politica produttiva tendente a favorire lo sviluppo dell'occupazione.

L'INDUSTRIA TESSILE

1. Premessa. — 2. *Industria cotoniera*: origini, distribuzione geografica degli stabilimenti, sviluppo storico. — 3. Capacità produttiva, progresso tecnico e occupazione operaia. — 4. *Industria laniera*: origini, sviluppo e distribuzione geografica degli stabilimenti. — 5. Incremento degli impianti e capacità produttiva. — 6. Entità della manodopera. — 7. Alcune conclusioni. — 8. *Industria lino-canapiera*: origini e sviluppo storico. — 9. Localizzazione degli impianti e struttura produttiva. — 10. Il processo di rimodernamento tecnico. — 11. L'impiego di manodopera. — 12. *Industria jutiera*: origini e sviluppo. — 13. Localizzazione, espansione degli impianti e miglioramento tecnico. — 14. Potenzialità produttiva dell'industria e occupazione di manodopera. — 15. *Industria serica*: brevi considerazioni generali. — 16. Il settore della trattura. — 17. Il settore della torcitura. — 18. Il settore della tessitura. — 19. *L'industria delle fibre tessili artificiali*: origini e sviluppo. — 20. La potenzialità degli impianti. — 21. Caratteristiche tecniche e occupazione operaia. — 22. I prezzi. — 23. Prospettive future.

1. — L'industria tessile è sorta relativamente presto nel nostro paese e, dopo un periodo di espansione che può essere fissato, per la generalità dei settori, tra la fine del secolo passato e l'inizio di quello attuale, ha raggiunto una posizione di rilievo, sia in campo internazionale, sia nel complesso dell'economia italiana.

Secondo l'ultimo censimento, essa impiega complessivamente 642.668 addetti, in 36.396 unità operative, pari al 13,7% della mano d'opera industriale (industrie estrattive, manifatturiere, edili, di distribuzione di energia elettrica, acqua e gas, trasporti e comunicazioni), ed è, sotto l'aspetto dell'occupazione, al secondo posto, dopo quella meccanica, tra i grandi settori industriali italiani. Se, poi, si considera anche la fase commerciale, sia interna sia di esportazione, che rappresenta lo stadio finale dell'attività tessile, l'importanza di questa dal punto di vista dell'impiego di mano d'opera si accresce ulteriormente.

Nelle pagine seguenti esaminiamo, per i principali settori tessili, gli sviluppi dall'Unità italiana ai giorni nostri, cercando di desumere dalle esperienze degli ultimi decenni le prospettive per i prossimi anni. Alcuni elementi appaiono comuni alla generalità dei vari settori: il raggiungimento di una capacità produttiva superiore al fabbisogno interno e la conseguente necessità di mantenere adeguati sbocchi all'estero, il continuo sforzo di rimodernamento, condizione essenziale per l'incremento delle vendite all'interno ed in esportazione, la sostanziale economicità della produzione.

I riflessi di questa situazione sulle prospettive di occupazione sono generalmente di ordine negativo, dato che all'inopportunità di superare determi-

nati livelli produttivi massimi si accompagna l'esigenza di una riduzione del rapporto tra mano d'opera e produzione, resa possibile, appunto, dai rimodernamenti. D'altro canto, la difficoltà e la mancanza di convenienza economica di un ampio processo di meccanizzazione e la necessità, anche ai fini delle vendite all'estero, di non abbandonare completamente le produzioni di elevata qualità, costituiscono un indubbio freno a queste tendenze.

2. — Sorta dopo le altre principali industrie trasformatrici di fibre naturali, l'industria cotoniera italiana ha compiuto rapidi progressi dall'unificazione ad oggi, progressi sia di struttura, sia di capacità produttiva, sia tecnici.

L'importanza dell'attività artigianale nel settore in esame è andata rapidamente scemando, tanto da scomparire praticamente alla fine del secolo scorso, mentre durante gli ultimi decenni sono andati sempre maggiormente affermandosi i grandi complessi integrati verticalmente; ed il rapporto tra fusi e telai, in un primo tempo sperequato a favore di questi ultimi, come generalmente avviene all'inizio del processo d'industrializzazione, si è modificato nel senso di un maggiore equilibrio.

Ancora nel 1876, di fronte a 27 mila telai industriali, se ne contavano 42 mila casalinghi; nel 1900 i primi superavano le 70 mila unità, mentre la produzione artigianale non aveva più rilievo sul piano nazionale.

Nel contempo, la politica protezionistica favoriva, unitamente all'espansione, la concentrazione degli impianti, non soltanto nei maggiori stabilimenti, ma anche nelle regioni settentrionali, soprattutto in Lombardia, tradizionalmente al primo posto nell'industria cotoniera. Questa tendenza è proseguita col tempo ed attualmente il grado di integrazione nei cotonifici è notevole, mentre la concentrazione in Lombardia raggiunge il 52% nelle filature ed il 71% nelle tessiture e quello nell'Italia settentrionale il 94 e il 95% rispettivamente (v. Tav. I e Tav. II).

Lo sviluppo dell'industria cotoniera è stato accompagnato da un miglioramento nel rapporto tra numero dei fusi e numero dei telai. Tra l'inizio del secolo e lo scoppio della prima guerra mondiale, infatti, i primi passavano da 2,1 a 4,6 milioni (1912), i secondi da 70.000 a 115.000. La tendenza si invertiva sino al 1929: i fusi salivano a 5,4 milioni e i telai a 152.000; ma gli impianti di tessitura erano evidentemente diventati eccessivi ed, anche sotto l'influenza della grande crisi economica, si riducevano ai 140.000 circa attuali, mentre l'aumento di quelli di filatura proseguiva, sia pure a ritmo attenuato, ed, al presente, i fusi sono 5,7 milioni.

Tav. I. — Grado di integrazione delle imprese cotoniere
(31-12-1951)

LAVORAZIONE	IMPRESE N.	FUSI A FILARE	FUSI A RITORCERE	TELAJ
Filature pure	62	2.044.527	420.063	—
Filature-tessiture.	91	3.737.979	658.842	80.871
Tessiture pure	713	—	79.598	59.704
Ritorciture pure e con la- vorazione cucirini	28	—	211.299	—
TOTALE	894	5.782.506	1.369.802	140.575
<i>% sul totale degli impianti delle filature</i>	—	64,6	48,1	57,5

Tav. II. — Distribuzione geografica degli stabilimenti e del macchinario
(31-12-1951)

CIRCOSCRIZIONI	STABILIMENTI	FUSI A FILARE	FUSI A RITORCERE	TELAJ
Italia Settentrionale	1.041	5.457.216	1.290.708	134.278
di cui: Lombardia	734	3.009.249	684.057	100.377
Italia Centrale.	30	148.742	46.220	1.536
» Meridionale	41	173.524	29.124	4.561
» Insulare	4	3.024	3.750	200
TOTALE ITALIA.	1.116	5.782.506	1.369.802	140.575
<i>% relativa all'Italia Set- tentrionale</i>	93,3	94,3	94,2	95,5
<i>% relativa alla Lombardia.</i>	65,8	52,1	49,9	71,4

Lo sviluppo degli impianti cotonieri viene posto in risalto dalla seguente Tavola III :

Tav. III. — Sviluppo degli impianti cotonieri

A N N I	FUSI (migliaia)	TELAJ (migliaia)	RAPPORTO FUSI: TELAJ	OPERAI NELLE INDUSTRIE (migliaia)
1876	745	(a) 27	(b) 11	65
1900	2.111	70	30	135
1912	4.582	115	40	220
1929	5.380	152	35	225
1938	5.422	136	40	168
1951	5.783	141	41	240
1952	5.716	138	41	—

(a) Oltre a 42.000 casalinghi.

(b) Tenendo conto anche dei telai casalinghi.

All'espansione degli impianti si accompagnava quella della capacità produttiva e della produzione, in misura più che proporzionale, a motivo dei notevoli perfezionamenti tecnici negli ultimi decenni. Disgraziatamente il materiale statistico in proposito non è completo, mancando quello relativo alle tessiture anteriormente al 1921. Dai dati sull'andamento della produzione di filati appare, comunque, che, tra il 1876 ed il 1951, essa è decuplicata, mentre il numero dei fusi si è moltiplicato per meno di 8; ed il fatto che attualmente il titolo medio della produzione (24,62 nel 1951) è più elevato di quello di allora (inferiore al 20) e che il grado di attività nel 1951, nonostante sia risultato superiore al normale, è stato presumibilmente inferiore a quello dei primi anni di vita della nostra industria cotoniera accresce ancora il divario tra espansione della capacità ed incremento del numero dei fusi (Tav. IV).

Si può ragionevolmente ritenere che un analogo fenomeno si sia verificato nella tessitura, la cui produzione unitaria attuale è, oltre tutto, superiore come metratura a quella degli ultimi decenni dell' '800.

La concomitanza tra aumento degli impianti e miglioramento della produttività degli stessi ha, in definitiva, portato all'attuale situazione, in cui la capacità produttiva nazionale è nettamente superiore al fabbisogno, ivi comprese le normali possibilità d'esportazione, tanto più che, a motivo della ten-

Tav. IV. — Impianti e produzione nelle filature cotoniere italiane

A N N I	NUMERO DEI FUSI (migliaia)	PRODUZIONE (milioni di Kg.)	PRODUZIONE PER FUSO INSTALLATO (Kg.)
1876	745	22,2	29,8
1900	2.111	118,6	56,2
1912	4.582	186,2	40,6
1929	5.380	219,8	40,9
1938	5.422	178,4	32,9
1951	5.783	231,0	39,9

denza all'industrializzazione in atto in molti paesi, queste non sono certamente destinate ad aumentare. I 5,7 milioni di fusi, lavorando su due turni 48 ore settimanali per cinquanta settimane sono, infatti, in grado di produrre oltre 300 milioni di Kg. annui, ed una cifra analoga, facendo la stessa ipotesi, i 140 milioni di telai.

Sono, queste, cifre evidentemente teoriche, ma anche i 231 milioni di Kg. di filati e i 168 milioni di Kg. di tessuti prodotti nel 1951 rappresentano un massimo non sempre suscettibile di venire assorbito dal consumo nazionale e dalle esportazioni.

Quanto esposto nelle pagine precedenti conferma la sensazione, da tempo diffusa in quanti seguono i problemi dell'industria tessile, che, a somiglianza di quasi tutte le altre industrie affini, quella cotoniera non è suscettibile di una ulteriore espansione.

3. — Egualmente notevoli i progressi tecnici che l'industria ha compiuto dalle sue origini ad oggi. Senza dilungarci su di essi — che si sono risolti in un miglioramento qualitativo della produzione ed in un accresciuto rendimento dei macchinari — basterà ricordare, come appare dalla relazione del Prof. Strobino al Convegno TX 1 di Torino (1951), che nella prima metà del secolo XX il rendimento dei telai è aumentato del 60 per cento.

All'espansione degli impianti e della capacità produttiva si è, naturalmente, accompagnato un incremento dell'occupazione operaia, in misura, però, assai inferiore: mentre il numero dei fusi, tra il 1876 e il 1951, è aumentato di circa 8 volte e quello dei telai di circa 5 volte, l'aumento nel numero degli operai è stato inferiore a 4 volte (v. Tav. III).

Il fenomeno dev'essere, senz'altro, attribuito ai mutamenti di struttura ed ai miglioramenti tecnici ricordati nelle pagine precedenti. Da un lato, la maggiore concentrazione, dall'altro, i perfezionamenti meccanici si sono, infatti, risolti in un minor fabbisogno unitario di mano d'opera e, se si tiene conto anche dell'accresciuto rendimento dei macchinari, si può giungere alla conclusione che la produzione per unità di personale in una tessitura cotoniera sia, al presente, pari a circa 5 volte quella del 1900.

Nè questo processo appare arrestato: per adeguarsi a quelle più moderne, ed in particolare a quella statunitense che, come perfezionamenti, è all'avanguardia nel mondo, l'industria cotoniera italiana deve, infatti, ancora compiere non pochi progressi tecnici, soprattutto nel campo dell'automatizzazione della tessitura, dell'unificazione degli impianti e della completa integrazione del processo produttivo. Ne dovrebbe derivare un'ulteriore diminuzione del fabbisogno unitario di mano d'opera: si pensi, ad esempio, che negli Stati Uniti un operaio conduce, a parità qualitativa di produzione, un numero di telai all'incirca cinque volte superiore a quello affidato all'operaio italiano (da 14 a 40 in confronto a 3-8 telai).

Dato, quindi, che la capacità produttiva nazionale ha ormai raggiunto, per il momento, il culmine e che il processo di rimodernamento dovrebbe, a lungo andare, risolversi in una sostituzione dei vecchi impianti, più che in un affiancamento ad essi di quelli nuovi, le possibilità d'assorbimento di mano d'opera da parte dell'industria in esame sono destinate più a diminuire che ad accrescersi.

D'altro canto, però, non sono neppure giustificati eccessivi pessimismi, dato che il processo di rimodernamento richiede un notevole impiego di capitali, una cui convenienza è subordinata sia alle effettive possibilità di collocamento della maggiore produzione, sia all'utile che all'azienda può derivare dalla riduzione del numero degli operai. Essa è, evidentemente, assai inferiore in Italia che, ad esempio, negli Stati Uniti, dove le paghe nel settore tessile sono quattro volte e mezza superiori alle nostre ed i capitali assai più abbondanti. Alla considerazione della convenienza si aggiungano quella della qualità (che nel settore cotoniero ha, però, un'importanza inferiore che in quelli laniero e serico) e le prospettive di un incremento degli ancora bassi consumi interni e si potrà escludere una prossima rapida diminuzione di carattere strutturale nell'occupazione.

In definitiva, le prospettive dell'industria cotoniera italiana si presentano come segue: presumibile stasi nella capacità di produzione; processo di rimodernamento non troppo spinto; lieve diminuzione tendenziale nel fabbisogno di mano d'opera.

4. — Espansione e concentrazione degli impianti, crescente meccanizzazione dei macchinari e perfezionamenti qualitativi della produzione caratterizzano lo sviluppo industriale nel settore laniero.

L'espansione non è stata, però, uniforme e, come l'industria cotoniera aveva visto affermarsi in un primo tempo, la tessitura ed, in seguito, la filatura, in quella laniera si è verificato un analogo fenomeno, al quale si è accompagnata una disparità tra lo sviluppo della lavorazione pettinata e di quella cardata.

La prima si presentava nel 1877 ancora agli inizi e, di conseguenza, ha compiuto progressi assai più accentuati: il numero delle pettinatrici è aumentato di oltre 20 volte negli anni precedenti la prima guerra mondiale e, da allora ad oggi, è ancora cresciuto di quasi 10 volte; quello dei fusi da pettinato si è più che decuplicato prima dell'altra guerra, e, dopo di allora, è aumentato di quasi il 30%. Gli impianti per la filatura di cardato, per contro, tra il 1877 e il 1913 si sono soltanto raddoppiati, per crescere, nei quattro decenni successivi, del 70%. Anche il numero dei telai è aumentato, sia pure in misura inferiore; in essi si registra, soprattutto durante gli anni precedenti il 1913, una rapida diminuzione nel numero di quelli a mano, abbondantemente sostituiti da quelli meccanici.

Parallela all'espansione sono la concentrazione degli impianti, la loro progressiva integrazione in senso verticale e l'accentuata localizzazione in Piemonte, nel Biellese, specie per quanto riguarda la lavorazione pettinata. Attualmente in Piemonte è installato il 70% circa delle pettinatrici, il 61% dei fusi da pettinato, il 42% dei fusi da cardato e dei telai. Nel Veneto, per contro, sono situate le aziende di maggiori dimensioni (v. Tav. V e VI).

Tav. V. — Grado d'integrazione delle imprese laniere

(31-12-1951)

I M P I A N T I	I N T O T A L E	I N S T A B I L I M E N T I A U T O N O M I	I N R E P A R T I A N N E S S I A F I L A T U R E O A T E S S I T U R E	
			N.	% S U L T O T A L E
Pettinatrici e ripettinatrici	2.057	438	1.619	78,7
Fusi da pettinato	743.968	332.028	411.940	55,4
Fusi da cardato	867.733	317.559	550.174	63,4

N.B. - Per i telai mancano statistiche in proposito.

Tav. VI. — Distribuzione geografica degli impianti lanieri
(31-12-1951)

CIRCOSCRIZIONI	PETTINATRICI	FUSI DA PETTINATO	FUSI DA CARDATO	TELAI
Italia Settentrionale . . .	1.952	706.040	516.709	16.200
di cui: Piemonte . . .	1.386	470.396	369.350	9.253
Tre Venezie . .	317	146.640	84.327	3.500
Toscana	63	27.828	293.715	5.200
Altre regioni	42	10.100	57.309	600
TOTALE . . .	(a) 2.057	743.968	867.733	22.000
% relativa all'Italia Sett.	94,9	94,9	59,5	73,6
% relativa al Piemonte . .	67,4	63,2	42,6	42,1

(a) Di cui 572 da ripettinatura.

5. — La ricordata disparità nello sviluppo dei vari settori dell'industria laniera, oltrechè in una crescente importanza della lavorazione a pettine, si è risolta, come nell'industria cotoniera, in un aumento del rapporto fusi-telai: nel 1877 a 306 mila fusi complessivi corrispondono 8.500 telai (36 fusi per telaio); nel 1951 i fusi sono 1,6 milioni e i telai 22.000 (73 fusi per telaio); quest'ultimo rapporto, anzi, appare eccessivo, almeno per quanto si riferisce alla lavorazione cardata. Anche nell'industria in esame, la crisi del 1929 segna l'inizio di una stasi nello sviluppo quantitativo della tessitura, mentre gli impianti di filatura aumentano ancora del 45% e quelli di pettinatura quasi si triplicano, anche a motivo del diffondersi della ripettinatura (v. Tav. VII).

Parallelo, e più che proporzionale, all'incremento degli impianti, è quello della capacità produttiva e della produzione. Tra il 1866 e il 1870, si stima che le filature assorbissero 11,8 milioni di Kg. di materie prime laniere all'anno, con una produzione, quindi, di circa 10 milioni (attribuibile per 1-1,5 milioni agli impianti di pettinato e per il resto a quelli di cardato); analoga la produzione delle tessiture. Nel 1913, le filature producono 35 milioni di Kg. di filati (25 milioni cardati e 10 pettinati) e le tessiture 34 milioni; nel 1951 la produzione complessiva di filati supera i 100 milioni e quella di tessuti, coperte e plaids i 50 milioni. L'aumento verificatosi tra il 1877 ed oggi nella produzione dell'industria laniera può, di conseguenza, valutarsi a circa 20 volte per i filati pettinati (contro un incremento di 13-14 volte nel numero dei fusi),

Tav. VII. — Sviluppo dell'industria laniera

A N N I	PETTINA- TRICI	FUSI PETTINATO (migliaia)	FUSI CARDATO (migliaia)	TELAJ MECCANICI	TELAJ A MANO	RAPPORTO FUSI : TELAJ
1877	10	55	251	2.500	6.000	36
1894	—	94	251	6.500	3.800	33
1913	225	380	520	17.000	2.000	47
1929	745	585	510	21.000	1.800	48
1939	1.159	672	658	21.000	1.000	60
1951	2.057	744	868	22.000	..	73

a circa 8 volte per quelli cardati (contro poco più di 3 volte nel numero dei fusi) a 5 volte per i tessuti (contro 2 volte e mezzo nel numero dei telai). Ancora superiore, presumibilmente, l'aumento della capacità produttiva che può, al presente, essere stimata teoricamente, nell'ipotesi di due turni di 48 ore alla settimana per 50 settimane, a 50 milioni di Kg. di filati pettinati, 90 milioni di filati cardati e 100 milioni di tessuti (v. Tav. VIII).

Tav. VIII. — Impianti e produzione nell'industria laniera

A N N I	FILATURA PETTINATA		FILATURA CARDATA		TESSITURA	
	MIGLIAIA DI FUSI	PRODUZ. (mil. di Kg.)	MIGLIAIA DI FUSI	PRODUZ. (mil. di Kg.)	MIGLIAIA DI TELAJ	PRODUZ. (mil. di Kg.)
1877	55	1-1,5	251	8,5-9	8,5	10
1913	380	10	520	25	19	34
1929	585	18	510	30	23	42
1938	621	13	541	50	22	46
1951	744	28	868	75	22	51

Mentre nel 1877 la produzione fu pari a 18-24 Kg. di filato per fuso da pettinato installato, a 27-30 Kg. per fuso cardato, a circa 1.200 Kg. per telaio, nel 1951 essa fu di 38 Kg. per fuso da pettinato, di 86 Kg. per fuso cardato, di circa 2.300 Kg. per telaio.

Anche l'industria laniera, in definitiva, ha raggiunto uno stadio nel quale la capacità produttiva supera il fabbisogno per consumo interno e per esportazione, specie per quanto concerne la lavorazione cardata, con conseguente necessità di orientare i suoi sforzi soprattutto verso i perfezionamenti tecnici e qualitativi.

6. — L'entità della mano d'opera si è, naturalmente, sviluppata in relazione all'espansione degli impianti: raddoppiata tra il 1877 e il 1913, essa è al presente pari a cinque volte il primitivo livello. Aumento, questo, che, sia pure rilevante, è inferiore a quello verificatosi nel complesso della produzione e negli impianti. Il divario tra espansione degli impianti ed aumento degli operai occupati è, comunque, inferiore a quello che si è avuto nell'industria cotoniera, il che è dovuto ad un complesso di cause le quali vanno dalla maggiore importanza dell'elemento familiare nella direzione delle aziende e, specie nel Pratese, nella stessa lavorazione ad una minor tendenza ai rimodernamenti per tema di scadimento nella qualità ed originalità dei manufatti, al fatto, infine, che l'attività d'esportazione, la quale presuppone un più rigido controllo, dei costi, è incominciata più tardi che nell'industria cotoniera ed, ancor oggi ha un'importanza inferiore (v. Tav. IX).

Tav. IX. — Occupazione operaia nell'industria laniera

(migliaia di unità)

1877	25
1913	50
1929	79
1939	87
1951	129

La sovrabbondanza di mano d'opera, quale elemento di aggravio dei costi, è, però, attualmente sentita in misura notevole. Secondo fonti industriali, il rendimento di essa sarebbe pari ad un terzo a quello dei paesi più progrediti in questo settore (Stati Uniti e Gran Bretagna). Ne deriva la necessità di ulteriori notevoli miglioramenti nell'attrezzatura industriale, i quali dovrebbero orientarsi soprattutto verso la massima automatizzazione degli impianti. Un simile processo, i cui riflessi negativi sull'occupazione operaia sono evidenti trova però, una serie di ostacoli: la necessità di notevoli disponibilità finanziarie che, nell'industria in esame, sono proporzionalmente

inferiori che in quella cotoniera; l'esigenza della qualità e dell'originalità delle lavorazioni, ricordata nelle righe precedenti, al fine di mantenere certe clientele all'estero e, ancor più, all'interno; l'elemento tradizionale il quale ha un rilievo notevole nelle aziende laniere.

7. — Le conclusioni a cui si può giungere considerando quanto esposto nella presente memoria sono analoghe a quelle che si hanno per l'industria cotoniera e per la generalità delle altre industrie tessili: *a)* presumibile stasi nello sviluppo della capacità produttiva; *b)* processo di rimodernamento variabile da settore a settore, ma, in complesso, di entità media; *c)* limitata tendenza ad un minor fabbisogno di mano d'opera.

8. — La lavorazione della canapa e del lino ha in Italia una lunga tradizione, determinata dal fatto che, soprattutto per la prima fibra, la produzione nazionale è sempre stata largamente sufficiente a coprire il fabbisogno. Un'analogia situazione si è verificata soltanto nei confronti della seta, fibra però destinata a consumi di lusso, mentre tutte le altre industrie di fibre naturali (cotoniera, laniera e jutiera) hanno sempre dovuto ricorrere, in maggiore o minor misura, ad importazioni di materia prima.

Le prime manifestazioni di un'attività industriale nel settore lino-canapiero risalgono alla metà del secolo scorso nella tessitura ed hanno avuto inizio un po' più tardi nella filatura. La costituzione della prima organizzazione a ciclo integrale, allo scopo di rendere più razionale lo sfruttamento della materia prima, risale al 1873 (Linificio e Canapificio Nazionale). A quell'epoca, la consistenza dell'industria lino-canapiera era di circa 50 mila fusi e 74 mila telai, di cui 5.600 circa nelle industrie e 68 mila casalinghi. I decenni successivi erano, generalmente, contrassegnati da un'espansione degli impianti, la quale, in un primo tempo, interessava anche le tessiture casalinghe; questa, però, non fu scevra da difficoltà, particolarmente all'inizio del nuovo secolo. Era appunto in questo periodo che accanto alla fibra greggia incominciavano ad affermarsi all'estero i nostri manufatti di canapa.

Alla vigilia del primo conflitto mondiale, i progressi risultavano, comunque, notevoli: i fusi ammontavano a 120.000, i telai industriali a 8.000, in gran parte meccanici e di provenienza estera, mentre sempre elevato doveva essere il numero dei telai casalinghi.

La parentesi bellica, con le notevoli ordinazioni di manufatti per impieghi militari, appianava temporaneamente le difficoltà dell'industria lino-canapiera dovute all'eccessivo frazionamento aziendale. L'industria in questione, infatti, ha sempre richiesto, in relazione al valore della produzione, un forte impiego di capitali, sia fissi sia circolanti e l'indispensabile processo di aggiornamento

degli impianti non poteva essere attuato che da organismi finanziariamente assai solidi.

Tali difficoltà ricomparivano, appunto, negli anni immediatamente post-bellici, con la rinormalizzazione della situazione, favorendo la concentrazione nel Linificio e Canapificio Nazionale dei tre quarti circa dei fusi e di un quarto dei telai allora installati in Italia (1920); questo complesso industriale veniva così ad essere il più forte del mondo nel settore lino-canapiero e si affermava durante i successivi anni di selezione, resistendo anche alla crisi del 1929. In tale anno, i fusi risultavano ancora aumentati (150 mila circa), mentre il numero dei telai era sempre fermo sugli 8.000. Il censimento del 1937 segnalava 130 mila fusi e 11 mila telai industriali; valutazioni di fonte industriale stimano, per il 1938, i primi a 150 mila ed i secondi a 14 mila e, sulla base degli stessi criteri, la consistenza degli impianti nel dopoguerra a 160 mila fusi (di cui 130 mila ad umido, notoriamente più costosi) e 14 mila telai industriali (Tav. X.).

Tav. X. — Sviluppo dell'industria lino-canapiera italiana

A N N I	FUSI (migliaia)	TELA I	MATERIA PRIMA LAVORATA (migl. di q.li)	OPERAI (migliaia)
1870-80.	50	5.626 (*)	95-100	13
1912	120	8.015	350-400	16
1929	150	8.000	370	30
1938	160	14.000	346	31
1951	160	14.000	410	26

(*) di cui soltanto 772 meccanici.

L'attrezzatura dell'industria lino-canapiera è quindi andata quasi progressivamente espandendosi dalla sua nascita ad oggi, così da raggiungere il primo posto sul piano mondiale; ma, a differenza di quasi tutte quelle estere, l'industria italiana lavora in misura preponderante canapa anziché lino, la cui produzione nel nostro paese si è ridotta in misura notevole negli ultimi decenni ed è qualitativamente inferiore a quella di altri paesi (Belgio, Paesi Bassi, Irlanda, ecc.). In quest'ultimo settore, anzi, sussiste ancora un'apprezzabile importazione di filati, specialmente di titolo elevato.

9. — La localizzazione degli impianti lino-canapieri rispecchia soltanto in parte quella delle colture. Nell'Italia settentrionale è situato circa l'85% dei macchinari; ma la maggior concentrazione si ha in Lombardia, anzichè nelle maggiori regioni produttrici di fibre, Emilia e Veneto. Queste due regioni seguono a notevole distanza, seguite a loro volta da Piemonte e Liguria. Il rimanente 15% degli impianti è, invece, localizzato in Campania, altra importante regione produttrice di materia prima, soprattutto dal punto di vista qualitativo.

Come risulta da quanto precede accanto ad un grande organismo industriale, esistono molte aziende medie e piccole, specie tessiture e corderie, per cui ad una preponderanza della grande industria nella filatura si contrappone una maggiore importanza di quella media nella filatura e di quella piccola, nonchè dell'artigianato, nelle corderie.

Notevoli progressi, quantitativi e qualitativi, si debbono rilevare anche nella produzione. Fra il 1870 e il 1880 l'industria produceva soltanto 85 mila q.li annui di filati, essenzialmente di titoli bassi; la maggior parte della fibra veniva filata a mano, ed un analogo sistema di lavorazione prevaleva nella tessitura. Negli anni precedenti la prima guerra, l'attività era assai aumentata: il consumo delle filature poteva essere valutato a circa 380 mila q.li di fibre, di cui 250-300 mila di canapa nazionale, 50-70 mila di fibre affini di importazione e 30-40 mila di lino. Questi quantitativi non sono molto variati negli anni successivi e nel 1938 il consumo aumentava a 346 mila q.li in complesso, di cui 16 mila di lino.

Gli anni del secondo dopoguerra sono stati generalmente contrassegnati da una sensibile depressione, originata dal fatto che l'interruzione dei traffici conseguente al conflitto ha favorito all'estero il consumo di manufatti di altre fibre concorrenti. Una parentesi abbastanza brillante si è avuta nel 1950-51 allorchè le ostilità in Corea hanno determinato una notevole espansione della richiesta in questo come in altri settori tessili. Per il 1951, il consumo delle filature può stimarsi a 400 mila q.li di canapa, oltre a 10 mila q.li di lino le cui disponibilità in Italia si sono grandemente ridotte, soprattutto per le gravi difficoltà di approvvigionamento all'estero. La cifra rappresenta, però, un massimo, il cui raggiungimento è stato reso possibile dall'eccezionale congiuntura. E, infatti, le cifre per il 1952 sono assai inferiori, circa 320 mila q.li di canapa, oltre a qualche migliaio di quintali di lino.

10. — L'elevato sforzo finanziario richiesto dagli aggiornamenti tecnici ha mantenuto a lungo in stato d'arretratezza l'industria lino-canapiera. Un sostanziale processo di rimodernamento aveva inizio soltanto nel 1925, sia nella pettinatura, sia nella filatura a secco e ad umido, sia nella tessitura. Le

ripercussioni negative dell'ultima guerra furono però notevoli in questo campo: la lunga interruzione nei programmi d'aggiornamento, le deficienze nella manutenzione e l'intenso sfruttamento degli impianti con lavorazioni di fibre non sempre adatte, si risolvevano in un forte logoramento dei macchinari, cosicchè la fine del conflitto trovava questi ultimi in condizioni pessime. Nè gli innegabili miglioramenti compiuti durante gli ultimi anni sono stati effettuati in misura tale da portare l'industria lino-canapiera ad una situazione tecnica soddisfacente, soprattutto nella tessitura, mentre assai migliore appare quella della filatura.

Attualmente, quindi, questa industria presenta una capacità di lavorazione (circa 500 mila q.li di materia prima) esuberante in confronto al fabbisogno normale, ma in essa le necessità di rimodernamenti — condizione indispensabile per un incremento delle possibilità di vendita, grazie ad un ribasso dei costi di lavorazione — sono ancora notevoli.

11. — L'incremento degli impianti industriali è stato, naturalmente, accompagnato da un aumento della mano d'opera, il quale, comunque, a motivo dei vari rimodernamenti intervenuti, è risultato inferiore al primo. Da 25-30 anni a questa parte, anzi, l'occupazione è diminuita ed, al presente, essa è valutata a 26 mila unità.

Come negli altri settori tessili, le prospettive circa l'impiego di mano d'opera nei prossimi anni dipendono dall'entità dei rimodernamenti tecnici. Il più elevato costo di questi ultimi ne accresce, però, la difficoltà, data anche l'esuberanza della capacità produttiva. Pure l'importanza dell'attività artigianale, specie nelle corderie e nelle tessiture costituisce una remora a vasti programmi di aggiornamento, cosicchè la tendenza alla diminuzione della consistenza della mano d'opera (determinata, appunto, dalla ricordata esuberanza degli impianti e dal previsto loro perfezionamento) ne dovrebbe risultare per lo meno ritardata.

12. — La nostra assoluta dipendenza dei rifornimenti esteri di materia prima ha fatto sì che, tra le industrie tessili tradizionali, quella jutiera sia stata l'ultima a sorgere in Italia: si conosce con esattezza la data d'impianto del primo jutificio (Voltri, Genova, 1869). A tale dipendenza, oltrechè alle caratteristiche della lavorazione, dev'essere attribuita pure la mancanza di un artigianato, a fianco delle aziende industriali.

I progressi erano abbastanza rapidi, favoriti dalla tariffa doganale protezionistica del 1878; ma occorreva circa un venticinquennio prima che l'industria si affermasse. Tra il 1880 e il 1910, il numero dei fusi si decuplicava, mentre quello dei telai aveva un incremento assai inferiore, cosicchè il rapporto

tra filatura e tessitura si adeguava maggiormente alle esigenze della lavorazione, quali tuttora sussistono.

L'espansione degli impianti continuava anche nel periodo tra le due guerre: nel 1929, si avevano circa 80 mila fusi e 4.700 telai; nel 1938, i fusi erano 88 mila ed i telai 5.200.

Una lieve diminuzione si registrava, invece, tra l'anteguerra ed oggi: nel 1952 i fusi ammontavano a 81 mila ed i telai a 4.800. (Tav. XI).

Tav. XI. — Sviluppo dell'industria jutiera italiana

ANNI	FUSI	TELAJ	MATERIA PRIMA LAVORATA (migl. di q.li)	OPERAI OCCUPATI (migliaia)
1880	5.500	1.300	33	3
1910	58.000	3.100	373	—
1929	79.868	4.733	—	15
1938	87.088	5.243	(a) 557	14
1952	81.026	4.830	420	10-12

(a) di cui 151 mila q.li di altre fibre, specialmente canapa verde; com'è noto, in questo periodo, e durante la seconda guerra mondiale, l'industria jutiera dovette lavorare crescenti quantitativi di materie prime succedanee di produzione nazionale.

13. — L'industria jutiera italiana risulta localizzata soprattutto in Piemonte ed in Liguria: nella prima regione si ha la più elevata consistenza degli impianti, nella seconda, che segue a brevissima distanza, si trovano, invece, i macchinari più moderni, e la capacità produttiva è, presumibilmente, superiore e maggiormente sfruttata. Altre regioni importanti nel settore jutiero sono: il Veneto, la Lombardia, la Toscana, l'Umbria. Centro jutiero degno di rilievo è pure Trieste (Tav. XII).

L'industria jutiera presenta, quindi, un grado di concentrazione regionale inferiore a quello di altre industrie tessili. Assai elevato è, per contro, il grado di integrazione aziendale: 30 dei 31 stabilimenti esistenti, sono attrezzati per l'intero ciclo di lavorazione, data la quasi nulla utilizzazione a sè stante dei filati ed il basso costo della materia prima, costo che rende assai antieconomico il passaggio da filatura a tessitura.

Se come consistenza numerica degli impianti sussiste una quasi assoluta prevalenza della piccola e media industria, l'unica grande concentrazione, e cioè gli *Jutifici Riuniti*, con i suoi 15 mila fusi ed 880 telai, si avvantaggia

Tav. XII. — Distribuzione geografica dell'industria jutiera italiana

1952

REGIONI	F U S I		T E L A I	
	N.	%	N.	%
Piemonte	18.610	23,0	1.042	21,6
Liguria	17.680	21,8	1.062	22,0
Lombardia	8.368	10,3	637	13,2
Veneto	11.998	14,8	606	12,5
Trieste	4.960	6,1	221	4,6
Emilia-Romagna	2.408	3,0	130	2,7
ITALIA SETTENTRIONALE.	64.024	79,0	3.698	76,6
Toscana	8.702	10,7	606	12,5
Umbria	4.500	5,6	320	6,6
ITALIA CENTRALE	13.202	16,3	926	19,1
Campania	3.800	4,7	206	4,3
TOTALE ITALIA	81.026	100,0	4.830	100,0

sulla concorrenza per lo stato assai più moderno dei macchinari, oltrechè per il collegamento aziendale con il complesso della *Montecatini*. Un'altra caratteristica dell'industria jutiera è, infatti, rappresentata dai frequenti collegamenti delle aziende con altre appartenenti a settori che ne utilizzano la produzione (*Montecatini*, *Consorzi Agrari*, *Eridania*).

L'espansione degli impianti ha, naturalmente, avuto ripercussioni sulla capacità produttiva; attualmente l'industria jutiera si stima sia in grado di lavorare, sulla base di due turni di 48 ore settimanali, circa 550 mila q.li all'anno di materia prima, contro i 33 mila lavorati nel 1880. Sensibilmente inferiore l'effettiva lavorazione, che nel 1951 — annata di intensa attività — è ammontata a 450-500 mila q.li, per ridursi nel 1952 a 400-450 mila, livello più vicino alla normale attività.

Ai progressi nella consistenza degli impianti si sono accompagnati sensibili miglioramenti tecnici, i quali hanno assunto, soprattutto nell'ultimo dopoguerra, un'importanza determinante ai fini della capacità di lavorazione, della riduzione dei costi e delle possibilità d'occupazione. Già nel periodo tra

le due guerre, i perfezionamenti tecnici non erano mancati; essi avevano, però riguardato essenzialmente la filatura, abbreviando i tempi di questa lavorazione e consentendo anche di ottenere prodotti più regolari e resistenti. Dopo la seconda guerra mondiale i perfezionamenti si estendevano alla tessitura, mediante l'automatizzazione dei telai e l'introduzione dei telai circolari, secondo procedimenti inglesi e francesi.

14. — Questi miglioramenti, se hanno indubbiamente accresciuto la potenzialità dell'industria jutiara, hanno posto il problema della riduzione della mano d'opera ai fini di una diminuzione dei costi di lavorazione. Già varie industrie hanno assegnato 4 telai automatici per operaia, procedendo, di conseguenza, ad uno sfoltoimento del personale. I telai circolari, poi, hanno una produttività da 3 a 4 volte superiore a quella dei rettilinei e, pur dovendo essere assegnati in minor numero alle tessitrici, riducono ulteriormente il rapporto tra mano d'opera e produzione; un limite all'impianto di questi telai è però rappresentato dalla necessità di elevate produzioni di serie, nonchè della specifica possibilità di impiego nelle lavorazioni di saccherie (le telerie debbono essere ricavate da queste ultime mediante taglio).

L'andamento dell'occupazione operaia ha rispecchiato con evidenza questa situazione: tra il 1880 e il 1929, mentre il numero dei fusi era aumentato di quasi 15 volte e quello dei telai di circa 3 volte e mezza, la consistenza della mano d'opera si era moltiplicata per 5. Da allora ad oggi, questa tendenza è ancora proseguita e, mentre la consistenza degli impianti è rimasta praticamente invariata ed, anzi, è lievemente aumentata, l'occupazione è diminuita del 20-30%.

La tendenza appare destinata a continuare nei prossimi anni; l'industria jutiara si trova, infatti, al pari di quelle affini, in una situazione caratterizzata da una capacità di produzione esuberante e dalla necessità di sensibili aggiornamenti tecnici per reggere la concorrenza delle industrie estere.

15. — Ricca di nobili tradizioni, l'industria serica ha subito, negli ultimi 20-25 anni, una grave crisi, a motivo della comparsa delle fibre artificiali, prima, e di quelle sintetiche poi. Le ripercussioni sono state diverse a seconda dei settori; mentre l'industria del seme-bachi e quella della trattura hanno dovuto ridurre drasticamente la loro attività, la torcitura e la tessitura, pur tra non poche difficoltà, sono state, più che altro, costrette ad abbandonare, per la massima parte, la lavorazione della fibra naturale, sostituendo questa con le nuove fibre. Tale fatto, unitamente al differente carattere dei vari settori, induce ad esaminarne distintamente lo sviluppo.

16. — Assai legato all'attività agricola, il settore della *trattura* presenta un elevato grado di stagionalità ed ha spesso caratteristiche artigianali.

L'attività vi si è mantenuta assai elevata, pur tra notevoli oscillazioni, sino al 1929: la produzione di bozzoli superò, talvolta, i 60 milioni di Kg. e quella di seta i 5 milioni; dell'allevamento di seme-bachi si ricorda una media di 1.338.000 onces nel decennio 1881-90. Ma, se la produzione si manteneva elevata, i notevoli perfezionamenti tecnici si risolvevano in una notevole riduzione sia degli impianti, sia della mano d'opera occupata. Durante gli ultimi anni del secolo XIX la resa di un'oncia di seme, grazie alla migliore selezione, passava da 29 a 45 Kg. di bozzoli ed il fabbisogno di questi ultimi per 1 Kg. di seta diminuiva da 17-18 a 12,35 Kg. nel 1900; nel 1929 la resa del seme era di 58 Kg. ed il fabbisogno di bozzoli era ridotto a 10,95 Kg. L'operaia di filanda, che all'inizio del secolo produceva circa 500 grammi di seta nelle otto ore, 25 anni più tardi ne produceva da 700 a 800. Come conseguenza di questa evoluzione, il numero delle bacinelle installate, che nel 1876 ammontava a circa 83 mila, di cui 30 mila del vecchio tipo a fuoco, era ridotto nel 1929 a meno di 60 mila, tutte a vapore; nel contempo, gli operai occupati passavano da 111 mila a 81 mila.

È in questo periodo, soprattutto dopo il 1920, che si accentua la preponderanza dell'Italia settentrionale, ed in particolare del Veneto, nell'allevamento di seme-bachi e nella produzione di bozzoli: mentre nel decennio 1900-1909 il 76,6% di questa era localizzato nelle regioni settentrionali, la percentuale sale a 87,9 nel 1929.

Dopo il 1929, e precisamente con la stagione serica 1931, ha inizio la caduta dell'attività: alle ripercussioni della crisi mondiale si aggiungono infatti, quelle della concorrenza del filato raion ed, in un secondo tempo, del nailon. Nel 1938, l'allevamento del seme-bachi era ridotto del 65% in confronto a nove anni prima e la produzione di bozzoli di una percentuale di poco inferiore. Nel contempo, gli impianti di *trattura* diminuivano del 35% e gli operai addetti di oltre il 60%; la produzione di seta, dal canto suo, era all'incirca dimezzata.

Dopo una breve ripresa nel periodo immediatamente post-bellico, si aveva una nuova grave diminuzione come conseguenza della ricomparsa delle sete giapponesi sui mercati mondiali: nel 1948 la produzione di bozzoli era di soli 9,5 milioni di Kg. Negli anni successivi, l'attività serica si assestava su posizioni del 50% superiori, ma inferiori a quelle prebelliche del 25-30% (Tav. XIII).

Parallelamente alla contrazione dell'attività, si accresceva ancora, nello ultimo ventennio, la preponderanza del Veneto e dell'Italia settentrionale,

Tav. XIII. — L'attività serica in Italia

ANNI	SEME- BACHI ALLEVATO (migl. once)	PRODU- ZIONE BOZZOLI (migl. Kg.)	BACINELLE INSTALLATE		OPERAI OCCUPATI (migliaia)	PRODU- ZIONE SETA (migl. Kg.)
			A VAPORE	A FUOCO		
1876	—	—	53.370	31.000	111	(a) 2.300
1891	—	—	52.000	2.600	100	(b) 3.350
1913	810	38.490	(c) 61.000	(c) 1.000	—	—
1929	920	53.349	59.753	—	81	5.500
1938	343	19.990	38.332	—	29	2.738
1951	205	15.814	23.373	—	12	1.215

(a) Media 1871-80.

(b) 1890.

(c) 1914.

che nel 1951 hanno rappresentato rispettivamente il 45,6 ed il 95,3% della produzione italiana di bozzoli.

Un'ancor più accentuata preponderanza delle regioni settentrionali si verifica, al presente, negli impianti di trattura e nella produzione di seta tratta: la percentuale raggiunge il 98%.

Nonostante la sempre minore richiesta sia in Italia sia, soprattutto, all'estero, i perfezionamenti tecnici non si sono arrestati negli ultimi tempi: è cresciuta la resa del seme, che nel 1951 è di 77 Kg., con punte nel Veneto di oltre 80; è diminuito ulteriormente il fabbisogno di bozzoli per Kg. di seta, che ormai può valutarsi in media sui 9 Kg.; è aumentato il rendimento operaio, che attualmente raggiunge, e in qualche caso supera, 1 Kg. di seta nelle 8 ore.

Questi perfezionamenti, oltre a risolversi in un minor fabbisogno di mano d'opera, come abbiamo già rilevato, hanno accresciuto l'esuberanza degli impianti, nonostante la riduzione in essi verificatasi: nel 1951 il grado di attività è stato pari al 25% e per il 1952 non risulterà molto superiore.

Come negli altri settori tessili, il processo di rimodernamento, rivolto soprattutto ad accrescere la produzione unitaria del macchinario ed a ridurre il fabbisogno di mano d'opera, è destinato a continuare. Questa tendenza rappresenta una condizione indispensabile per il mantenimento di una sostanziale corrente d'esportazione, in un mercato mondiale da tempo dominato dalla produzione giapponese che, in continuo miglioramento, è ormai basata su un

Tav. XIV. — Distribuzione geografica dell'attività serica

1951

CIRCOSCRIZIONI	ALLEVAMENTI EFFETTUATI	SEME-BACCHI ALLEVATI (migl. di once)	PRODUZIONE BOZZOLI	
			(migl. di Kg.)	%
Piemonte	14.072	13,9	936	5,9
Lombardia	37.451	45,6	3.253	20,6
Veneto	86.740	89,7	7.205	45,6
ITALIA SETTENTRIONALE (comprese altre regioni) .	173.740	194,5	15.069	95,3
ITALIA CENTRALE . . .	7.596	8,7	639	4,0
» MERIDIONALE . .	4.399	1,8	88	0,6
» INSULARE . . .	595	0,2	18	0,1
TOTALE ITALIA . . .	185.907	205,2	15.814	100,0

rendimento dei bozzoli in seta di 7/7,5 a 1 e su una spinta meccanizzazione della trattura.

Le possibilità d'occupazione nell'industria filandiera sono quindi destinate, alla lunga, a ridursi ulteriormente. La particolare caratteristica di questa mano d'opera riduce però la gravità del fenomeno (sia di quello passato, sia di quello previsto): si tratta, infatti, generalmente, di maestranza contadina femminile che, dopo essersi occupata nei mesi primaverili nell'allevamento dei bachi, trova impiego in quelli successivi nelle filande. Una disoccupazione, o una sotto-occupazione, di essa ha riflessi soltanto su una posta accessoria dei bilanci familiari interessati. Un ragionamento analogo, ed anzi ancor più netto può farsi nei riguardi degli allevamenti dei bozzoli nei quali, inoltre, al carattere di remunerazione salariale si sostituisce quello di utile di azienda: il numero di essi è passato da circa 600 mila nel 1929 a 186 mila nel 1951; ma a questa minore attività nel settore in esame sono spesso corrisposte altre attività più redditizie, sia agricole, sia industriali della mano d'opera di famiglie contadine, e non è escluso che il fenomeno sia in taluni casi determinato anche da diminuite necessità economiche delle famiglie stesse.

17. — Anche il settore della *torcitura* si presentava già nella seconda metà dell'800 abbastanza sviluppato come impianti: nel 1876 i fusi di torcitura installati erano ben 2,1 milioni e lavoravano circa 3 milioni di Kg. di seta,

di cui 2 milioni di produzione nazionale. Le difficoltà che, tra la fine del secolo XIX e l'inizio del XX, ha attraversato tutta l'industria serica hanno avuto su questa attività ripercussioni assai più gravi che su quelle collaterali, tanto che negli anni precedenti la prima guerra mondiale i fusi erano ridotti a 800 mila; i perfezionamenti tecnici ed un più elevato grado di attività compensavano però abbondantemente questa contrazione: la seta greggia lavorata saliva, infatti, a 4,5 milioni di Kg.

Nel periodo fra le due guerre, come conseguenza dell'estendersi della richiesta di crespi, organzini, trame, ecc., e dell'inizio della lavorazione di fibre artificiali, si verificava una nuova espansione degli impianti; nel 1937 risultavano installati 1,4 milioni di fusi di torcitura, ed ormai il filato raion entrava come materia prima preponderante (a circa 2 milioni di Kg. di seta naturale passati in lavorazione si contrapponevano 14,9 milioni di filati di altre fibre, per la quasi totalità artificiali).

Gli anni postbellici erano caratterizzati da un'ulteriore riduzione dell'attività e degli impianti: nel 1951, annata favorevole, la produzione di ritorti è stata di soli 9,3 milioni di Kg., di cui 1,1 milioni di seta naturale, ed il numero dei fusi di 1,2 milioni. Ciononostante, il grado di attività è stato del 65,75 per cento soltanto, contro il 77,7% nel 1937 (Tav. XV).

Tav. XV. — Sviluppo della torcitura serica
(in migliaia)

ANNI	FUSI DI TORCITURA INSTALLATI	MATERIE PRIMA LAVORATE		OPERAI OCCUPATI
		SETA Kg.	ALTRE FIBRE Kg.	
1876	2.100	3.000	..	74
1891	1.600	—	—	55
1913	800	4.500	..	—
1927-28	1.200	2.200	1.200	21
1937	1.379	2.000	14.900	18
1951	1.177	1.144	8.168	9

Anche l'industria della torcitura serica è localizzata esclusivamente nella Italia settentrionale, soprattutto in Lombardia, in Piemonte e nel Veneto.

Le aziende, fra le quali vi è un predominio di quelle piccole e medie, svolgono nella loro grande maggioranza un'attività autonoma; alcune torciture sono invece proprietà di società esercenti la tessitura serica.

Il processo di rimodernamento e di adattamento alle nuove materie prime e le crisi attraversate dall'industria in questione durante la sua esistenza hanno determinato una notevole diminuzione nella mano d'opera in essa occupata. Tra il 1876 e il 1951 le maestranze sono, infatti, diminuite di quasi il 90%, nonostante l'aumento della produzione. Si tratta, per la quasi totalità, di mano d'opera femminile la cui occupazione ha perduto ormai il carattere di stagionalità a motivo della crescente importanza assunta dalla lavorazione del filato raion ed anzi la più uniforme distribuzione nel tempo dell'attività non è estranea alla riduzione in questa verificatasi.

Le prospettive d'occupazione in questo settore appaiono piuttosto incerte influenzate tra l'altro dal maggiore o minor favore di queste lavorazioni presso il pubblico. Un elemento positivo può comunque essere costituito dalla possibilità di maggiori lavorazioni, oltrechè di filato raion, di quelli di fibre sintetiche.

18. — A differenza degli altri settori serici, la *tessitura* ha iniziato la propria espansione soltanto verso la fine del secolo scorso; il processo di meccanizzazione e di rimodernamento, poi, assumeva un certo rilievo soltanto con il 1900, parallelamente alla crescente affermazione dei nostri manufatti sui mercati mondiali.

Le rilevazioni statistiche in questo settore sono particolarmente scarse e incerte, specie per quanto riguarda gli anni precedenti la prima guerra mondiale. Comunque, l'incremento verificatosi tra il 1876 e il 1917 nella consistenza degli impianti e la parallela netta inversione del rapporto tra telai a mano e meccanici (i 10-12 mila telai a mano si riducevano a 3.000 ed i 665 meccanici salivano a 13.000) rappresentano un indice evidente dell'accresciuta capacità produttiva.

La tendenza proseguiva nei decenni successivi ed al presente i telai serici sono 29 mila, tra i quali quelli a mano sono in numero insignificante, impiegati esclusivamente da aziende artigiane in lavorazioni particolari ad imitazione dell'antico.

La tessitura serica si è adattata senza grandi difficoltà alla progressiva sostituzione del filato raion alla seta naturale; la comparsa delle fibre artificiali si è, anzi, risolta in un'espansione degli impianti, i quali al presente sono alimentati per circa il 90% da raion.

Pure questo settore è localizzato quasi completamente nell'Italia settentrionale: per circa l'80% in provincia di Como e per il rimanente in altre province lombarde, piemontesi e venete; qualche impianto si trova pure in Campania. A somiglianza delle altre attività seriche, anche nella tessitura sono preponderanti le piccole e medie aziende (Tav. XVI).

Tav. XVI. — Sviluppo della tessitura serica

A N N I	TELAJ INSTALLATI		TESSUTI PRODOTTI <i>migliaia di Kg.</i>		OPERAI OCCUPATI <i>(migliaia)</i>
	MECCANICI	A MANO	SETA	ALTRE FIBRE	
1876	665	10-12.000	—	—	20
1900	3.550	20.650	—	—	22
1917	12.929	3.226	—	—	—
1923	18.139	2.029	—	—	31
1929	24.000	2.000	—	—	33
1934	23.955	..	1.037	6.160	22
1938	23.871	..	684	7.632	26
1951	28.878	..	1.069	12.504	35

Nonostante i notevoli perfezionamenti e la crescente meccanizzazione, la tessitura serica ha visto diminuire il rapporto operai-impianti in misura inferiore a molte altre industrie tessili, a motivo soprattutto della grande importanza che assumono in essa la qualità e l'accuratezza della lavorazione. Di conseguenza, tra il 1876 ed oggi la mano d'opera occupata è aumentata del 75%, contro un incremento del 140% nella consistenza degli impianti; considerando che nel 1951 il grado di attività delle tessiture seriche è risultato in media dell'85%, il numero degli operai per telaio battente è stato pari ad 1,43, il che pone in risalto l'importanza del fattore mano d'opera in questa lavorazione.

Anche nel settore in esame appare improbabile un'espansione della capacità produttiva, dato che, al presente, questa — valutabile, sulla base del doppio turno, a quasi 20 milioni di Kg. annui di manufatti — è esuberante rispetto alle possibilità di lavoro. Di conseguenza, il livello dell'occupazione non appare più destinato ad aumentare. Ed, anzi, ove la produzione dovesse tendere ad una maggiore standardizzazione, come si verifica negli Stati Uniti, una diminuzione della consistenza della mano d'opera non potrebbe essere evitata.

19. — Lo sviluppo dell'industria delle fibre artificiali si differenzia notevolmente da quello delle altre industrie tessili italiane, come epoca di inizio; ed anche la struttura aziendale e le caratteristiche tecniche della produzione

hanno ben poco in comune con quelle delle industrie tradizionali, avvicinandosi in misura notevole a quelle delle industrie chimiche.

Anteriormente alla prima guerra mondiale si aveva una modestissima produzione (200 mila Kg. nel 1913); ma soltanto alla fine del conflitto sorsero le grandi aziende, destinate a dominare il mercato italiano. Nel 1917 veniva costituita la SNIA-Viscosa, nel 1918 la Châtillon; le aziende minori sorsero negli anni tra il 1920 e il 1930: nel 1925 la Gerli, la Bemberg e la Orsi Mangelli, nel 1928 la Rhodiaceta (oggi Rhodiatocce). Appunto in questi anni la produzione aveva un suo primo notevole sviluppo: tra il 1923 ed il 1927 essa si quintuplicava, passando da 4,8 a 24,4 milioni di Kg. Nel 1929, allo scoppio della grande crisi, si producevano in Italia 32,3 milioni di fibre artificiali.

La depressione economica mondiale, unita ad una vera e propria crisi di crescita dell'industria in questione, imponeva alle aziende la necessità di una drastica revisione finanziaria, la quale si traduceva in gravi riduzioni di capitali. L'attività produttiva continuava però ad aumentare, pur con qualche oscillazione; alla classica produzione di filato raion si aggiungeva, sviluppandosi rapidamente, quella del fiocco. Dopo il 1935 l'industria delle fibre artificiali trovava nella politica autarchica una potente molla per la propria espansione e nei primi anni della seconda guerra mondiale il settore raggiungeva il massimo sia della capacità produttiva, rimasto in seguito immutato, sia della produzione, non più raggiunto (195 milioni di Kg. nel 1941).

20. — Oggi motivo della normalizzata situazione dei rifornimenti di lana e di cotone, la potenzialità degli impianti è largamente superiore al fabbisogno: l'industria delle fibre artificiali potrebbe rapidamente produrre 200 milioni di Kg. all'anno, mentre nel 1951, annata assai favorevole, la produzione è ammontata a 135 milioni soltanto e nel 1952, annata di crisi, a meno di 80 milioni (Tav. XVII).

Tav. XVII. — Sviluppo dell'industria delle fibre artificiali

ANNI	FILIERE	FUSI DA TORCITURA	CAPACITÀ DI PRODUZIONE	PRODUZIONE	OPERAI
	(migliaia)		(milioni di kg.)		(migliaia)
1913	—	—	0,2	0,2	—
1929	101	564	38-40	32,0	37
1938	153	736	—	128,0	27
1951	148	670	200	135,0	62

21. — Caratteristica di rilievo dell'industria delle fibre artificiali è l'elevato grado di concentrazione aziendale e finanziaria. Il gruppo SNIA-Viscosa (SNIA e Cisa) controlla il 75% della produzione ed il 90% delle vendite viene effettuato tramite il Consorzio Italtiscosa, al quale aderisce anche la Châtillon.

Oltrechè concentrata, per la massima parte, in pochissime aziende, la produzione di fibre artificiali si concentra in un numero limitato di stabilimenti: una ventina, situati quasi tutti nell'Italia Settentrionale (soprattutto in Lombardia e in Piemonte).

Questa situazione, che ha in motivi di ordine tecnico il suo fondamento principale, ha, dal canto suo, notevoli riflessi sul piano finanziario. Data anche la tradizionale posizione di avanguardia di questa industria (l'Italia è, ancor oggi, il principale paese esportatore di fibre artificiali), le tendenze al rimodernamento vi si sviluppano con maggiore facilità a motivo sia della più elevata massa di capitali disponibili, sia dei più immediati e sensibili vantaggi sul piano economico, sia, infine, della minore influenza negativa (spesso, anzi, si tratta di un elemento positivo) che i rimodernamenti hanno sulla qualità del prodotto.

E difatti i progressi tecnici in questa industria sono stati notevolissimi ed altrettanto evidenti i loro riflessi sull'occupazione operaia. Mentre la qualità dei prodotti è andata costantemente migliorando (lo scadimento qualitativo verificatosi in tempo di guerra è dovuto ad un complesso di fattori originati dall'anormalità di tale periodo), il fabbisogno di mano d'opera è andato parallelamente diminuendo. Se nel 1929 occorrevo, in media, 2 ore e mezzo di lavoro per la produzione di 1 Kg. di filato raion, attualmente, con i normali macchinari, il fabbisogno di mano d'opera è sceso a 40 minuti (30 minuti per il fiocco); i moderni macchinari per la filatura continua, poi, ne rendono possibile un'ulteriore notevole riduzione: il fabbisogno viene, appunto, valutato a 23 minuti. Di conseguenza, nonostante che la produzione sia più che quadruplicata tra il 1929 e il 1951, il numero degli operai occupati in questo settore è diminuito del 25%. La situazione di crisi del 1952 ha, anzi, determinato una ulteriore contrazione nel numero dei dipendenti in attività — il cui numero nell'ultimo bimestre del 1952 viene valutato a 21 mila unità — oltre a vaste riduzioni dell'orario lavorativo.

22. — I perfezionamenti produttivi e la conseguente riduzione della mano d'opera hanno sin qui avuto, ove si consideri la situazione su lungo periodo, favorevoli ripercussioni sui prezzi. In una sua relazione presentata al Congresso di Venezia « Unità nel tessile » (15-18 settembre 1952), il Barberi, calcolando i rapporti tra i prezzi delle principali fibre in termini di dollari, ha

posto in rilievo come, tra il 1937-39 ed il 1951, l'aumento nei prezzi del filato raion sia stato pari al 41%, contro rialzi del 370% in quelli del cotone, del 360% in quelli della lana, del 61% in quelli della seta e del 46% in quelli della canapa. Un'analogia evoluzione si era verificata anche negli anni precedenti la seconda guerra mondiale, come appare dalla seguente Tavola XVIII:

Tav. XVIII. — Indice dei prezzi delle principali fibre tessili in termini di dollari

FIBRE	1927-29	39	1947-49	1951
Lana	174,6	,0	315,1	459,9
Seta	150,3	100,0	133,8	161,1
Cotone	201,7	100,0	359,3	474,2
Filato raion	255,4	100,0	129,5	141,0

L'andamento dei prezzi in Italia, a motivo dell'influenza del cambio (il cotone è soprattutto una merce-dollaro, la lana una merce-sterlina, mentre i costi di produzione del filato raion, a somiglianza di quelli della seta, sono essenzialmente in moneta nazionale) e dello sfasamento tra prezzi interni e internazionali delle fibre artificiali (mentre negli anni prebellici generalmente i primi erano inferiori ai secondi, al presente essi ne sono superiori), è stato un pò differente da quello ricordato dal Barberi; comunque, durante gli anni precedenti il 1938, la diminuzione del prezzo del filato raion è stata superiore a quella media dei prezzi all'ingrosso e tra allora ed oggi, l'aumento di esso è stato nettamente inferiore a quello verificatosi nei confronti del cotone e della lana.

23. — La sempre maggiore convenienza di prezzo delle fibre artificiali in confronto a quelle naturali ha contribuito in misura notevole all'espansione dei consumi e, di conseguenza, all'affermazione della produzione; ed un'eventuale ulteriore prosecuzione di tale fenomeno potrà avere, indubbiamente, altre favorevoli ripercussioni sui consumi, soprattutto su quelli delle popolazioni di vaste zone arretrate (Asia, Africa, ecc.).

Altro elemento positivo da tener presente nella valutazione delle prospettive nel settore in esame è la maggiore possibilità da parte dell'industria delle fibre artificiali di adattarsi a notevoli incrementi della domanda: mentre, infatti, l'incremento produttivo delle fibre tradizionali trova generalmente un limite nella necessità di riservare un'adeguata superficie ed altre colture, specie

alimentari, oppure nell'impossibilità di un rapido aumento del patrimonio ovino, questa industria ha, dal punto di vista tecnico, possibilità assai superiori, utilizzando materie prime o succedanei relativamente abbondanti ed impianti in continua espansione ed, anzi, in taluni casi, sovrabbondanti. Il carattere industriale della produzione di fibre artificiali si traduce, oltrechè nella possibilità di un rapido adattamento alla richiesta, in una notevole stabilità delle quotazioni, la quale è stata confermata anche in occasione del *boom* del 1950-51.

In complesso, però, le prospettive d'occupazione della mano d'opera in questo settore risentono, più che dei fattori positivi, di quelli negativi esposti nelle righe precedenti. La capacità di produzione in Italia, anzitutto, non è suscettibile per molti anni di un'ulteriore espansione: oltre che la sua ampia esuberanza in confronto al fabbisogno, occorre, infatti, tener presente il notevole incremento degli impianti e la tendenza all'autosufficienza verificatasi in questo dopoguerra in molti paesi e tuttora in atto, ciò che limita, nonostante il tendenziale incremento dei consumi, le possibilità d'esportazione, che tanta importanza hanno per la nostra industria.

Il sorgere ed il progressivo affermarsi delle varie fibre sintetiche, la cui produzione è tuttora agli inizi nel nostro paese, ma è ormai assai progredita negli Stati Uniti, costituisce, poi, un altro elemento destinato ad influire negativamente sulle possibilità d'espansione dell'industria in questione. D'altro canto, l'estendersi dei perfezionamenti produttivi, per potere avere ripercussioni sui prezzi, deve risolversi in ulteriori riduzioni del rapporto mano d'opera-produzione.

La situazione nei prossimi anni in questo settore può, di conseguenza, essere prevista come segue: a) assoluta stasi della capacità produttiva; b) progressivo perfezionamento produttivo, e riduzione del numero di ore-operaio per chilogrammo prodotto; c) tendenza alla riduzione nel numero dei dipendenti.

BIBLIOGRAFIA

Per l'industria tessile in generale sono state consultate le seguenti opere:

- R. TREMELLONI, *L'industria tessile italiana*, Einaudi, Torino, 1937.
BANCA COMMERCIALE ITALIANA, *Movimento economico dell'Italia*, annate varie.
ISIDORO-FRANCO MARIANI, *Gli addetti all'industria dal 1937-39 al 1951 secondo i primi risultati del censimento*, in « Rassegna di statistiche del lavoro » 1952, n. 3, pagg. 250 e segg.
I.S.E., *Annuario della congiuntura economica italiana*, vol. I.
B.I.T., *Les salaires dans l'industrie textile*, Genève, 1952.
L.A. CARRERI, *Agricoltura e industria tessile*, T X 1, Torino, 1951.

Per l'industria cotoniera :

- E. STRAZZA, *L'industria cotoniera italiana*, T X 1, 1951.
 R. RISO, *La filatura del cotone alla metà del secolo : consuntivi e prospettive*, T X 1, 1951.
 G. STROBINO, *Industria cotoniera : tessitura*, T X 1, 1951.
 ISTITUTO COTONIERO ITALIANO, *L'industria tessile cotoniera in Italia dai suoi inizi ad oggi*, 1952.
 ISTITUTO COTONIERO ITALIANO e ASSOCIAZIONE COTONIERA ITALIANA : pubblicazioni varie.
 G. MAESTRONI, *Organizzazione del lavoro nell'industria tessile (tessitura cotoniera)*, T X 1, 1951.

Per l'industria laniera :

- ASSOCIAZIONE LANIERA ITALIANA. — *Relazione del Consiglio direttivo, anni 1949-50-51*.
 LANIERA, 1952, fascicolo 4°.

Per l'industria lino-canapiera :

- E. SESSA, *Della canapa e del lino in Italia*, Milano, 1930.
 A. CONFALONIERI, *L'industria italiana della canapa e del lino (parte economica)*, T X 1, Torino, 1951.
 L. DENTI, *L'industria italiana della canapa e del lino (parte tecnica)*, T X 1, Torino 1951.

Per l'industria jutiera :

- F. BELLOTTI, *L'industria della juta in Italia*, Milano, 1929.
 S. COGGI, *L'industria jutiera alla metà del secolo nei suoi progressi e regressi*, T X 1, Torino, 1951.

Per l'industria serica :

- C.M. ZANOTTI, *L'industria serica (parte economica)*, T X 1, Torino 1951.
 G. GALLESE, *L'industria serica nella prima metà del secolo*, T X 1, Torino, 1951.
 ENTE NAZIONALE SERICO, *Annuari e bollettini vari*.

Per l'industria dei tessuti artificiali :

- L. LENTI, *Prospettive dell'industria dei tessuti artificiali*, T X 1, Torino, 1951.
 G. CENTOLA, *Industria delle fibre artificiali e sintetiche*, T X 1, 1951.
 B. BARBERI, *Individual textile fibre price trends and their reciprocal relationship during the last decades*, Congresso Unità nel Tessile, Venezia, 15-18 settembre 1952.

FRANCO FEROLDI

L'INDUSTRIA EDILIZIA

1. Le dimensioni attuali dell'occupazione nell'industria edilizia quasi uguali all'anteguerra. —
2. Stesse caratteristiche tecnologiche. — 3. Stessa tendenziale saturazione del mercato. —
4. Aspetti particolari del periodo attuale. Eccezionalità della domanda, come dimensioni, nel settore degli edifici ad uso abitazione. — 5. Orientamenti nell'offerta nel settore degli edifici ad uso abitazione. — 6. Il ritmo di incremento delle nuove costruzioni. — 7. L'attrezzatura produttiva delle imprese. — 8. Il costo di costruzione e il prezzo dell'area. —
9. I margini di utili nella vendita e nei canoni di affitto. — 10. Il problema del credito. —
11. Edilizia industriale ed edilizia pubblica.

1. — Secondo le valutazioni della Giunta tecnica della Edison l'occupazione nell'industria delle costruzioni edilizie sarebbe delle stesse dimensioni oggi (censimento del 1951) come nell'anteguerra (censimento 1937-40), vale a dire intorno ai 400 mila addetti.

Ciò però non significa che le caratteristiche di questa industria siano rimaste immutate. Basta considerare che, a parità di addetti, si è passati dalle 149 mila stanze costruite (per quanto risulta dai permessi d'abitazione rilasciati) nel 1938, in tutti i comuni del Paese, alle 346 mila costruite nel 1951, per rilevare il diverso orientamento — nelle due epoche — dell'edilizia, la quale attualmente non è impegnata in larga proporzione nelle costruzioni non per uso civile, come invece avveniva nell'anteguerra.

2. — Comunque, alcune caratteristiche tecnologiche sono ancora le stesse o quasi. Prima tra queste la insufficiente qualificazione della manodopera, che nonostante l'esistenza di centri d'istruzione professionale, viene in certo modo favorita dalla non forte differenza delle retribuzioni rispettivamente dei manovali e dei lavoratori qualificati. Problema, questo del miglioramento della capacità lavorativa dei giovani addetti, che si è sentito con particolare accentuazione all'epoca recente del *boom* dell'attività costruttiva, con dei particolari riflessi, come quello di un aumento dell'incidenza del costo della manodopera in misura meno che proporzionale all'incidenza dell'aggravio fiscale sui salari, da poco tempo in vigore, là dove anche un lieve regresso dell'attività costruttiva ha consentito di aumentare il rendimento medio della manodopera attraverso la riduzione degli elementi meno qualificati.

Altra caratteristica comune alle due epoche, almeno in larga misura, è la scarsa unificazione delle parti della costruzione nel settore degli edifici ad uso abitazione, fatte le debite eccezioni. Questo fatto, se da un lato corrisponde ad una inclinazione psicologica dei consumatori, d'altro canto comporta

la rinuncia ad una riduzione del costo di costruzione, appunto possibile attraverso l'unificazione delle parti. Tuttavia, occorre qui distinguere il « rustico » dal « finito » ; perchè le innovazioni tecniche hanno imposto l'adozione, da parte della maggioranza delle imprese, di metodi semplificati di costruzione nell'esecuzione del « rustico » che, tramite i risparmi in materiali, manodopera e tempi di lavorazione, hanno fruttato — in un primo tempo — una riduzione del costo di costruzione rispetto all'epoca prebellica.

Non molto diverse sono le condizioni, specie nelle imprese di medie e minori dimensioni, quanto a livello di meccanizzazione del cantiere. Questo fenomeno va ricollegato con la cronica scarsità di capitali in quelle imprese, che spesso non consente loro di affrontare la spesa occorrente per disporre di moderni macchinari. D'altra parte è questa un'importanza concausa della presochè inesistente disoccupazione tecnologica nel settore in esame.

3. — Ma vi è ancora una nota comune all'edilizia — ad iniziativa privata — di prima e dopo la seconda guerra mondiale, ed è la tendenziale saturazione del mercato. Vale a dire che un'espansione dell'offerta incontra abbastanza presto una cedenza della domanda, per il piuttosto rapido esaurirsi della schiera dei compratori e degli inquilini in cerca di alloggio a quelle date condizioni. Più in particolare si può dire che, dal lato della domanda, il volume normale di domanda effettiva, rispecchiando il modesto reddito medio, risulta anch'esso modesto come stanno a dimostrarlo i dati statistici sull'attività costruttiva prebellica, in epoca normale, nonchè sul perpetuarsi, anche allora, di una grave sproporzione tra sviluppo demografico e aumento del numero delle abitazioni (al netto delle abitazioni degne soltanto d'essere demolite) ; dal lato dell'offerta vi è la tendenza all'incremento dell'attività costruttiva ogni volta che un provvedimento statale, comportando direttamente o indirettamente una riduzione del costo di costruzione, migliori la vendibilità dell'edificio o la sua redditività, quando affittato. Cosicchè l'attività edilizia, anche al di fuori delle vicende del ciclo economico, tende a seguire un andamento alterno, i cui vertici coincidono con la rottura tra espansione dell'offerta ed esaurimento della domanda effettiva. Inoltre, se l'intervento statale a favore dei costruttori è notevole, avviene che l'attività edilizia per così dire eccezionale eguagli in ampiezza quella per così dire normale, come è apparso evidente in questo dopoguerra. Infatti, si calcola che, tenuto conto di tutte le forme di intervento statale nel settore dell'edilizia privata, nel settennio 1946-1952 le costruzioni realizzate con l'aiuto dello Stato rappresentino il 50 % del totale.

4. — Ma, per altri lati, il periodo attuale presenta degli aspetti suoi propri. Anzitutto l'eccezionalità tanto della domanda quanto dell'offerta, come dimensioni, sempre nel comparto dell'edificio ad uso abitazione.

Dal lato della domanda, trascurando di questa la parte soltanto potenziale, vi è stato e vi è tuttora un incremento, rispetto al volume prebellico, che si ricollega alle distruzioni e alle mancate costruzioni del periodo bellico, oltre che allo sviluppo demografico. Vi è da aggiungere che il blocco dei canoni e degli sfratti ha concorso ad ingrossare la quantità domandata, attraverso la mancata redistribuzione, o, meglio, il mancato frazionamento, dei grandi appartamenti. (Si osservi che nel solo decennio 1929-1938, nei capiluoghi di provincia erano stati complessivamente costruiti 73.828 appartamenti di 6 o più vani e che in questo dopoguerra la domanda, salvo che in un primo tempo, si è principalmente rivolta alle abitazioni con piccolo numero di vani).

Quando poi si considerino le singole categorie qualitative di edifici ad uso abitazione si possono individuare i seguenti comportamenti della domanda, sempre con riferimento alla presente epoca: nella categoria degli edifici denominati popolari la domanda è stata ed è ancora molto intensa, come pure nella categoria degli edifici di qualità media, mentre nella categoria superiore la domanda, dopo un primo balzo all'insù, ha perso oggi notevolmente di intensità. Nella categoria degli edifici popolari la forte pressione della domanda si spiega con le favorevoli condizioni fatte a compratori ed inquilini, trattandosi di edilizia « sovvenzionata »; nella categoria intermedia si riscontra una concentrazione della domanda, con richiesta di tipi che uniscano a certe prestazioni un tempo tipiche soltanto delle abitazioni di categoria superiore una economicità di realizzazione tale, per cui risulti per lo meno moderato il continuo incremento del costo di costruzione. Nella categoria superiore, infine, si è avuta una vera e propria saturazione del mercato, per essersi di molto ridotta la schiera di coloro i quali, dotati di elevati redditi, intendevano risolvere il problema personale dell'abitazione o investire risparmi in beni reali come beni-rifugio contro una sensibile svalutazione della moneta.

5. — Dal lato dell'offerta si può affermare che è quasi inesistente per ragioni di convenienza economica una iniziativa privata di qualche rilievo nell'ambito dell'edilizia popolare, dove si sono invece moltiplicate le iniziative dello Stato e di altri enti pubblici o equiparati. All'altro estremo della scala qualitativa, cioè nel comparto delle abitazioni della categoria superiore l'offerta è stata dapprima superiore, ma ora è di molto inferiore a quella della categoria intermedia; tuttavia la diminuzione di attività costruttiva non risulta di ampiezza pari all'incremento dello stock di abitazioni invendute o sfitte, sempre in detta categoria, probabilmente anche perchè la rivalutazione senza soste delle aree non fa diminuire troppo, nelle prospettive dei costruttori, la redditività dei capitali così investiti. Infine, nella categoria intermedia l'offerta finora ha sempre guadagnato in ampiezza, in questo dopoguerra, doven-

dosi però preoccupare di adeguare tipi costruttivi e prezzi (e canoni di affitto) ad una domanda che tende a giungere presto al limite per essere soltanto potenziale, e non anche effettiva.

6. — Vi sono qui due considerazioni da fare, in tema di attività costruttiva. La prima è che i programmi statali per sovvenzionare l'edilizia, resi organici e efficienti nel 1949, hanno influito notevolmente da quell'epoca sul volume globale delle costruzioni; cosicchè al progressivo esaurimento attuale di tali programmi è bene sia contrapposto una serie di altri tempestivi provvedimenti, se si vuole evitare una grave contrazione delle nuove costruzioni. La seconda è che, per più cause, il *ritmo d'incremento* delle nuove costruzioni è ora in fase declinante, e con questo fatto concreto devono essere posti a confronto i calcoli prospettici circa la risoluzione del problema dell'abitazione in Italia.

In merito all'andamento del citato saggio d'incremento deve essere però ricordato che la scadenza al 31 dicembre 1953 del termine utile per l'inizio delle costruzioni fruenti dell'esenzione fiscale venticinquennale dovrebbe agire come acceleratore, così come si è riscontrato anche avanti la guerra.

In relazione ai due rilievi testè fatti si veda la seguente tavola I sui vani costruiti nel periodo 1946-52, desunta dalle stime dell'Alberti (in Rassegna di statistiche del lavoro, 1952, fasc. 4), nella quale i fatti di cui sopra appaiono in modo netto, naturalmente nei limiti di attendibilità di valutazioni che devono supplire alla arretratezza dei dati ufficiali in argomento. Si tenga presente che i dati calcolati dall'Alberti procedono da notevoli semplificazioni, non potendo non essere largamente approssimativi.

Tav. I.

A N N O	V A N I	VARIAZIONE SULL'ANNO PRECEDENTE	
		ASSOLUTA	%
1946	131.976	—	—
1947	193.423	61.447	+ 47
1948	226.176	32.753	+ 17
1949	249.901	23.725	+ 11
1950	457.050	207.149	+ 83
1951	661.673	204.623	+ 45
1952	798.000	136.327	+ 21

7. — È molto importante rilevare come, con una punta massima di quasi 800 mila vani costruiti nello scorso anno, nonostante la contemporanea esecuzione di cospicui programmi di opere pubbliche specialmente nelle regioni dove opera la Cassa del Mezzogiorno, l'attrezzatura produttiva tanto nel settore edilizio vero e proprio quanto in quello dei materiali edilizi si sia dimostrata nel complesso capace di far fronte a tale duplice compito.

A parte la ricordata scarsità di manodopera edile specializzata, cui si deve aggiungere la decrescente disponibilità di aree urbane edificabili, i rifornimenti di materiali ai cantieri hanno subito delle « strozzature » ricorrenti di natura prevalentemente stagionale. Comunque, queste dovrebbero perdere d'importanza man mano che un crescente numero d'impresе riuscirà ad attrezzarsi con macchinario per una produzione continua (com'è il caso degli essiccatoi artificiali nelle fornaci per laterizi); ed altre deficienze nell'offerta, come quella del cemento, dovrebbero presto scomparire, con l'entrata in funzione di nuove unità produttive precisamente nelle località oggi più colpite dalla insufficiente offerta.

8. — Vero è che il costo di costruzione, riferito ad unità di costruzione, e calcolato con il medesimo metro monetario, dopo esser rimasto a lungo, in questo dopoguerra, ad un livello inferiore al livello prebellico, gli è attualmente al di sopra di un 30 %, almeno nei grandi centri urbani, pur escludendosi dal computo l'incidenza del costo dell'area, che è un elemento d'ulteriore aggravio, soprattutto nell'epoca più recente.

In linea generale si può osservare al proposito che :

a) nei primi anni del dopoguerra i prezzi dei materiali da costruzione si sono mossi, in media, in concordanza con il livello generale dei prezzi all'ingrosso, risentendo poi sensibilmente delle conseguenze dello scoppio del conflitto coreano e denotando un andamento ascendente, in contrasto con l'andamento discendente del livello generale dei prezzi all'ingrosso, nel corso del 1952, in relazione alle insufficienze nella produzione dei materiali già rilevate; comunque, pare prevedibile, per quanto detto più sopra, una tendenza discendente di questi prezzi, *coeteris paribus* ;

b) il costo della manodopera è in costante aumento nel corso di quest'epoca, ma potrebbe diminuire in senso relativo qualora ne crescesse la produttività, ad esempio in conseguenza di un maggior livello di meccanizzazione della produzione e di una maggior unificazione delle parti costruttive ;

c) i due suddetti elementi di aumento del costo di costruzione hanno assorbito e annullato quelle economie di costo, derivanti da progressi nella tecnica costruttiva e da risparmi sulle finiture, che nei primi anni del dopo-

guerra avevano mantenuto il costo, come già detto, sotto il livello prebellico, per prodotti funzionalmente equivalenti.

Ed è anche a causa di questo lento ma ininterrotto aumento del costo che il grosso della domanda tende a trasferirsi sui prodotti della categoria qualitativa subito inferiore, costringendo i costruttori a limare qualità delle finiture e dimensioni dei vani per evitare aumenti di prezzo che comportino una restrizione eccessiva della domanda. Naturalmente il fenomeno è esasperato, in grado diverso a seconda dell'importanza e delle condizioni loro proprie dei singoli centri urbani, dal rincaro delle aree. È questo un fenomeno che non può avere altra soluzione fuor che l'estensione dei servizi pubblici alle zone periferiche, soluzione che però incontra il limite dei già gravati bilanci delle amministrazioni locali.

9. — Va tuttavia sottolineato il fatto che finora, nonostante l'aumento del costo di costruzione e del prezzo dell'area, i costruttori di edifici per il mercato hanno spuntato margini di utile nella vendita e canoni d'affitto certamente remunerativi in buona misura, fatta eccezione da ultimo per gli edifici della categoria qualitativa superiore.

Nel settore della vendita è largamente diffuso il metodo della costruzione per conto di condomini, cioè dietro commissione, con basso grado di rischio economico essendo il margine d'utile assicurabile mediante lo sconto del prevedibile aumento del costo di costruzione. Nel settore della costruzione per locazione interviene ad elevare il saggio di rendimento del capitale investito la locazione di vani a negozio; cosicchè, godendo dell'esenzione fiscale, si possono ricavare saggi di rendimento netto (al netto dell'ammortamento e della manutenzione) perfino del 15 per cento.

Si deve però osservare che, precisamente nei centri urbani dove fino a poco tempo fa i canoni d'affitto dei negozi erano i più elevati, per la cresciuta densità commerciale detti canoni tendono a diminuire mentre cresce il rischio dei vani sfitti e della morosità dei locatari; onde il saggio di rendimento netto deve valutarsi un poco inferiore al livello predetto, attualmente, pur rimanendo sempre buono e comunque quasi mai inferiore, in generale, ad un 10 %.

Quanto al margine di utile nel caso di vendita — si noti che qui, come nel caso della locazione, si fa l'ipotesi del costruttore investitore oppure dell'investitore che ha fatto costruire per conto suo da un'impresa — si ritiene che, computando cumulativamente la remunerazione del costruttore e l'utile commerciale della vendita, non si scenda sotto un saggio di rendimento del 10-12 per cento.

10. — Ci si può chiedere allora perchè, essendo l'investimento nelle costruzioni senza dubbio conveniente, l'attività edilizia non sia ancor maggiore dell'attuale. La risposta è data dalla relativa scarsezza di capitali che, come frena l'espansione della domanda, del pari limita le iniziative dei costruttori-investitori, anche quando la costruzione per condomini, ad esempio, sia accompagnata dal versamento di anticipi sul prezzo di vendita da parte dei committenti. Probabilmente, le difficoltà di tesoreria delle imprese costruttrici (le cui condizioni patrimoniali e la solvibilità sono solitamente buone) sono dipese, in più occasioni, dal rialzo dei prezzi dei materiali nel corso dei lavori; comunque, sia l'ascesa dei costi sia il ritardo nella liquidazione dei crediti relativi a opere eseguite per conto di amministrazione pubbliche (perchè le imprese di costruzioni, escluse quelle minori, non operano quasi mai, com'è noto in un solo campo, per ragioni di distribuzione del rischio e di continuità di impiego dell'attrezzatura), fanno sì che anche dal lato dei costruttori occorrerebbero maggiori capitali per un'attività edilizia più ampia dell'attuale.

Si deve inoltre tener presente che nell'industria edilizia, in modo particolare, la funzione del credito non può essere che integrativa, rispetto al capitale investito dai costruttori; e, dato il lungo intervallo cronologico tra il momento dell'investimento dei capitali ed il momento del loro recupero, con modalità e durata diverse a seconda della destinazione a vendita oppure a locazione dell'edificio, l'intervento degli istituti di credito deve seguire delle comprensibili norme prudenziali, che comportano la limitazione della percentuale del costo di costruzione (complessivo) coperta dal credito.

Pertanto, non potendosi ritenere che dalla moltiplicazione degli istituti per il credito all'edilizia risulti alleviato il problema finanziario dell'edilizia, ma dovendosi ricordare che l'attività edilizia privata, nel campo delle abitazioni, ha fundamentalmente un ritmo determinato dalle disponibilità di risparmio (dei singoli) destinabile a questa specifica voce del bilancio individuale, si conclude che, a parità di risparmio disponibile, una maggiore attività costruttiva non può derivare che da una riduzione del costo dell'edificio e dell'area. È dopo quanto accennato più sopra ciò non dovrebbe apparire impossibile, almeno in una certa misura.

11. — Un cenno, infine, sull'edilizia industriale e sulla edilizia pubblica.

Quanto alla prima si nota un mutamento nella sua importanza rispettivamente nelle regioni altamente industrializzate del Settentrione e nelle cosiddette aree depresse del Meridione e delle Isole. Infatti, i piani di costruzioni che singole imprese del Settentrione avevano predisposti per l'ampliamento e l'installazione di nuovi impianti grazie ai finanziamenti Marshall-ERP, sono stati portati a termine, mentre continua soltanto l'attività edilizia connessa

con la preparazione della produzione di prodotti « nuovi », come avviene nel settore chimico. Nel Meridione e nelle Isole, invece, le, in certo senso, nuove domande di beni strumentali, suscitate dall'attuazione del programma della Cassa del Mezzogiorno, nonchè le sovvenzioni alle iniziative per l'industrializzazione del Mezzogiorno, hanno dato un impulso promettente a questo tipo di edilizia.

Quanto all'edilizia pubblica si deve ricordare la notevole importanza ch'essa ha assunto dapprima per i compiti della ricostruzione ed ora a seguito dei finanziamenti predisposti dalla Cassa del Mezzogiorno. Come già accennato, dipende anche da una maggiore sollecitudine nei pagamenti alle imprese costruttrici una migliore situazione finanziaria di queste ultime ed un maggior sviluppo dell'attività costruttiva.

VITO DANTE FLORE

OCCUPAZIONE E DISOCCUPAZIONE NELLE INDUSTRIE DI MARE

PAGINA BIANCA

I N D I C E

	PAG.
PREMESSA — Oggetto, motivo e fini dell'indagine	183

PARTE PRIMA

CAP. I — Natura giuridica, caratteri, classificazioni, regolamentazione e collocamento del personale marittimo	197
» II — Entità e caratteri della occupazione e della disoccupazione del personale marittimo	205
» III — Limitazioni e correttivi riguardanti l'offerta di lavoro e possibilità di incremento dell'occupazione dei marittimi	207

PARTE SECONDA

CAP. I — Disciplina della professione di pescatore	233
» II — Occupazione, disoccupazione, e sottoccupazione degli addetti alla pesca	235

PARTE TERZA

CAP. I — Disciplina del lavoro portuale	250
» II — Occupazione, disoccupazione e sottoccupazione dei lavoratori portuali	257

PARTE QUARTA

CAP. I — Il trattamento previdenziale per le tre categorie di marittimi	263
» II — Conclusioni e proposte	268

PAGINA BIANCA

PREMESSA

OGGETTO, METODO E FINI DELL'INDAGINE

Carattere specifico delle professioni marittime. — 2. Gente di mare addetta al traffico. — 3. Gente di mare addetta alla pesca. — 4. Lavoratori dei porti. — 5. Categorie secondarie di persone addette al servizio dei porti. — 6. Gli strumenti di indagine per la gente di mare. — 7. Continua, per la pesca. — 8. Continua, per i lavoratori portuali. — 9. Disegno dell'indagine. — 10-11. Censimenti della gente di mare nell'anteguerra. — 12. Censimento della pesca. — 13. Dati integrativi sui lavoratori portuali al 1938.

1. — I problemi dell'occupazione delle industrie del mare presentano aspetti ben diversi per ciascuno dei tre settori che si riferiscono a distinte attività marittime :

- a) *lavoro a bordo delle navi da traffico ;*
- b) *lavoro a bordo e a terra per la pesca marittima ;*
- c) *lavoro nei porti, per le operazioni di carico e scarico delle navi e per gli altri servizi ausiliari della navigazione.*

Ciascuna di queste attività ha subito un'evoluzione distinta, come ciascuna di esse si svolge in condizioni tecniche diverse, anche se non manchino settori grigi, nei quali vi sono comunità o contrasti diretti di interessi. Ad esempio, la tendenza a far compiere operazioni di carico e scarico al personale imbarcato sulle navi, ora limitata soltanto nelle unità minori e in determinati casi, può incidere sull'impiego dei lavoratori portuali. Più forti sono i settori di interferenza fra l'occupazione a bordo delle navi da traffico con quella a bordo delle navi da pesca; per alcune specialità, anzi, i problemi sono comuni: e quando esistono crisi in uno dei due settori, si lamenta un afflusso di mano d'opera disponibile nell'altra, e viceversa; come pure, soprattutto per gli specialisti, vi è permanente concorrenza fra le due domande, la dove si verifichi insufficienza di offerta. Ma è incontestabile che ciascuna di queste attività che si svolge sul mare o ai suoi margini, presenta caratteri specifici propri rispetto alle altre manifestazioni del lavoro umano. Questo carattere è talmente specifico, che esiste profonda differenziazione nei sistemi di ingaggio, nelle prestazioni, e anche nei problemi tecnici nei rispetti di coloro che, pur essendo impegnati nelle attività marinare, prestano il proprio lavoro negli uffici amministrativi o nelle officine che integrano a terra il ciclo delle attività marinare: per questi ultimi, i problemi sono quelli della occupazione generale, e noi non ce ne occuperemo, come non ci occuperemo del lavoro nei cantieri navali e nelle industrie dei motori,

degli apparecchi ausiliari, e via dicendo, che pur traggono la loro vita dallo svolgimento dei trasporti marittimi e della pesca.

Un cenno particolare richiede l'esclusione dalla indagine dell'industria cantieristica. Questa vive con immediato riflesso la vita dei traffici producendo il mezzo per il trasporto delle merci e dei passeggeri o per la cattura del pesce; ma la sua organizzazione interna non si discosta da quella delle altre industrie, mentre ciò non avviene per quelle cui abbiamo rivolto la nostra attenzione. In queste ultime, la particolarità del regime giuridico, provocata dalle caratteristiche tecniche della professione, provoca a sua volta dei fenomeni specifici nel campo dell'occupazione e della disoccupazione, mentre ciò non avviene per i cantieri navali, i cui movimenti dell'occupazione e della disoccupazione dipendono in gran parte dalla congiuntura nell'industria meccanica, anche se gli operai e i dirigenti amministrativamente sono inquadrati fra il personale ausiliario della navigazione.

2. — Per la gente di mare propriamente detta, ossia, per coloro che esercitano le multiformi attività di bordo, dal comandante al mozzo, il lavoro viene prestato secondo un regime speciale per il quale non solo la forma delle prestazioni, ma anche il ritmo e la continuità nella giornata sono diversi. Infatti, durante i vari periodi di essa vi sono turni alternati di lavoro e di riposo, secondo divisioni sconosciute altrove. Non è soltanto una pittoresca affermazione dire che il lavoro di bordo dura 24 ore della giornata, come non è neppure contestabile che l'ingaggio a bordo, che assume il significativo termine giuridico di arruolamento, prevede un regime disciplinare di un rigore pressochè sconosciuto anche nelle più esigenti attività professionali a terra, tanto che per lungo tempo si è lottato per il diritto di sciopero dei marittimi. Per queste ragioni anche l'arruolamento a tempo indeterminato necessita di interruzioni per periodi più o meno lunghi con permanenza a terra, per permettere il ripristino delle forze fisiche e morali del marittimo sottoposto ad una superiore usura.

I problemi dell'occupazione e della disoccupazione dei marittimi assumono caratteristiche proprie anche perchè la tradizione vi giuoca un ruolo importante. Infatti, pur con l'evoluzione del progresso tecnico, esiste una base secolare per determinare le prestazioni delle due parti, armatori e lavoratori, imposte da esigenze affermatesi e sostanzialmente rimaste immutate nel tempo. D'altra parte, l'evoluzione tecnica ha creato a sua volta altri particolari problemi. E poichè l'esplicazione del lavoro a bordo riguarda tutta la collettività dell'equipaggio, richiedendo la collaborazione e la corresponsabilità di molte persone, a bordo e a terra, per la riuscita delle imprese marinare, si è formata una colleganza ed una comunità di interessi in particolari centri rivieraschi, ove anche la conferma sociale delle popolazioni si è adattata alla preponderante atti-

vità marinara, cui esse si dedicano da secoli. Con l'introduzione della navigazione meccanica, e con l'aumento delle dimensioni delle navi, il progresso tecnico è venuto ad esercitare una crescente pressione sulla mano d'opera, che si è andata riducendo in senso relativo malgrado i sempre maggiori investimenti richiesti, sia per l'aumento delle dimensioni che per il perfezionamento delle costruzioni. Al posto della grande quantità di piccole unità in esercizio, che favoriva, un tempo, un assorbimento pressochè costante e adeguato della mano d'opera disponibile, alla quale di regola venivano concessi redditi superiori alla media delle altre professioni, l'aumento continuo che si verifica nei nostri giorni delle dimensioni unitarie delle navi, ne riduce il numero malgrado l'aumento del tonnellaggio complessivo della flotta mercantile; e ciò determina un'accentuata rigidità nel processo di adeguamento della mano d'opera occupata nei confronti di quella disponibile, anch'essa in continuo aumento per il rapido incremento demografico. In seguito all'aumento delle dimensioni, il rapporto fra il numero delle tonnellate di stazza lorda per uomo imbarcate va quindi aumentando continuamente: esso si è mantenuto basso sulle navi a propulsione velica dove il lavoro viene prestato in condizioni non dissimili da quelle di un secolo fa: va fino a 15 tonnellate per uomo fino alle unità stazzanti un centinaio di tonn. e sui grandi velieri saliva ad un massimo di una persona per 100 tonn. ed oltre circa. Sulle grandi navi arriva a 200 ed anche a 250 tonnellate per le petroliere, con un aumento medio di almeno 10 volte rispetto quello del periodo migliore della vela, allorchè la grandezza media delle unità della nostra flotta era sulle 120 tonn. s.l. Ne consegue che con l'odierno tonnellaggio triplo di quello di 80 anni fa — epoca del massimo fiorire della vela — l'impiego dei marittimi è nettamente inferiore anche in numero assoluto. Ed è ancora curioso osservare che ai primi tempi dell'introduzione del vapore, il numero delle persone imbarcate sulle navi che avevano la nuova macchina era superiore a quello richiesto per una unità di uguale stazza ma soltanto con propulsione velica. Dopo di allora, il rapporto si è capovolto, accentuandosi, con l'introduzione del motore Diesel la tendenza alla riduzione del numero delle persone richieste a parità di tonnellaggio con le navi a vela. Se tale fenomeno subisce qualche remora, ciò è dovuto allo sviluppo della marina di linea, soprattutto passeggeri, e per alcuni trasporti speciali che assorbono fortunatamente molto personale, in un rapporto che va dalle 40 alle 60 tonn. S.l. per persona imbarcata. Ma si tratta di un rapporto sempre nettamente superiore a quello della vela, sicchè non muta sostanzialmente lo squilibrio fra aumento delle forze di lavoro che potrebbero esser chiamate per vecchia tradizione al mare e le occasioni di lavoro offerte dalla crescente consistenza della flotta mercantile. Lo squilibrio è anche accentuato dal fatto che i centri marittimi sono stati sempre dei grandi centri di emigrazione:

con le limitazioni di questi ultimi decenni, si sono aggiunte nuove ragioni di disagio fra le popolazioni rivierasche interessate. La conclusione è che se la tradizione secolare attrae verso il mare una massa crescente di marittimi, il progresso tecnico li respinge, e la professione va diventando fortemente aleatoria, almeno nelle categorie non qualificate. La saltuarietà dell'impiego, coi lunghi periodi di disoccupazione che rendono necessario conseguire i mezzi per vivere in altre attività affini o anche totalmente diverse, contribuisce a confondere i sistemi di analisi, a rendere impossibile una limpida valutazione dei problemi di cui dobbiamo occuparci, e imbastardisce la stessa professione.

3. — A maggior ragione, il problema sociale si presenta sotto aspetti assai più acuti per la pesca marittima. Qui, a parte un sempre più ampio sfruttamento delle risorse ittiche, che richiede un crescente impiego di mezzi, e quindi investimenti cospicui, si lamenta nella presente fase storica, una considerevole limitazione nei campi di pesca per cui, al generale incremento demografico e al progressivo impoverimento della fauna, si aggiunge l'impossibilità di utilizzare la piena capacità di produzione nei campi di pesca in acque territoriali estere. Peraltro, riserve vanno fatte anche sulla possibilità di assorbimento della produzione da parte del consumo, che non risulta adeguato alla attrezzatura produttiva attuale, e potrebbe provocare difficoltà nella fortunata ipotesi di aumento della produzione.

4. — Infine, il lavoro nei porti, protetto da una delle più progredite legislazioni sociali, ha richiesto una speciale regolamentazione per far sì che le esigenze tecniche della professione fossero soddisfatte con un adeguato regime retributivo che assicurasse la presenza nei porti di maestranze selezionate ed efficienti, anche dal lato morale, all'importantissimo compito cui sono chiamate. Va segnalato il fatto che i quattro quinti della nostra importazione, in peso, provengono dal mare e che un flusso normale di tali operazioni dipende per molta parte da queste maestranze.

D'altro canto, a parte i problemi giuridici della organizzazione del lavoro portuale, e quelli sociali della protezione dei lavoratori, esiste in questo campo un gravissimo problema che si riverbera sulle condizioni dell'occupazione: ed è il progresso tecnico, che realizzando la riduzione dei costi, attraverso una intensa meccanizzazione, tende ad eliminare l'uomo a mezzo della macchina. Vi è perciò una naturale resistenza del lavoratore contro la macchina, se questa tende ad estrometterlo dal lavoro; ma vi è anche una certa simpatia dello stesso, qualora la macchina lo sollevi dalla troppo gravosa fatica e, aumentandogli il rendimento, lo aiuti ad evolversi, e a dargli una più dignitosa forma di vita. Nè va dimenticata la trasformazione del traffico, nel quale i combustibili

liquidi vanno prendendo una parte preponderante, anche sostituendo parzialmente il carbone che un tempo era la merce che più si trasportava negli oceani. Questa trasformazione ha gravi conseguenze nell'occupazione delle maestranze in quanto il lavoro di imbarco e sbarco dei liquidi è fatto praticamente senza impiego di mano d'opera.

5. — L'attività portuale richiede l'opera di numerose altre forze di lavoro, ma di esse alcune sono inserite nei più ampi settori industriali e commerciali. Ad esempio, il lavoro delle officine di riparazioni navali e dei bacini va considerato come aspetto della industria meccanica; quello all'interno dei magazzini generali, dei silos, stabilimenti di deposito o manipolazioni delle merci, pur essendo analogo al lavoro di carico e scarico delle merci, viene regolato in altre categorie di professioni a terra; quello delle imprese di opere marittime fra il lavoro edilizio, ecc.

Restano altre attività specificatamente marittime: come i battellieri, il pilotaggio, l'ormeggio e il disormeggio delle navi e via dicendo. Ma si tratta di personale di limitatissimo numero che peraltro viene di regola sottoposto a un rigoroso sistema regolamentare, in modo da non creare sfasamenti evidenti tra domanda e offerta di lavoro, che assicura loro un regime normale di occupazione con scarsa variabilità di impiego. Peraltro, anche il progresso tecnico non ha finora creato i presupposti per una trasformazione in tali attività che possa dar luogo a crisi di carattere sociale. Tali lavoratori che si numerano di fatto a poche migliaia di unità di effettivo impiego, appartengono alla cosiddetta gente di mare classificata di II categoria fino all'emanazione del recente Regolamento del Codice della Navigazione ed ora al personale addetto al servizio dei porti. Al tempo della piena libertà di immatricolazione i marittimi si iscrivevano alla II categoria per sostenere una specie di tirocinio preliminare alla professione di bordo. Oggi, il possesso del foglio matricolare ha un significato molto minore di quello del libretto di navigazione che per suo conto ne ha uno già molto relativo. Il fatto è provato dalla bassissima proporzione degli iscritti censiti come professionisti (qualche migliaio) rispetto alle circa 100.000 unità già risultanti iscritte nella II categoria ormai abolita. Il numero maggiore di questa categoria è peraltro rappresentato dai pescatori dei quali sarà trattato a parte; essi da soli ammontano ad oltre 300.000. Il resto, invece, è rappresentato da persone come costruttori, carpentieri in legno e in ferro, regolarmente facenti parte delle varie specie di industrie a terra.

6. — L'indagine che ci proponiamo presenta difficoltà grandissime che potranno esser superate soltanto per una parte con elementi concreti e con induzioni sufficientemente fondate, mentre per il rimanente, il breve periodo di

tempo concesso potrà permettere la formulazione di considerazioni puramente di ordine generale. La brevità del tempo non ha permesso neppure la completa elaborazione statistica del materiale disponibile. Il principale ostacolo alla ricerca è dato dalla mancanza di statistiche organiche e sottoposte ad un severo vaglio critico. L'apparente abbondanza dei dati disponibili si riferisce a fenomeni marginali e neppure rappresentati con accuratezza. Nella stessa inchiesta Boselli, che per la Marina Mercantile rappresenta la più vasta condensazione del pensiero e dei problemi dell'Italia di 70 anni fa, ed è piena di affermazioni di grande interesse, manca qualsiasi riferimento statistico di carattere generale sull'importanza del fattore sociale rappresentato dalle professioni del mare e sulle possibilità di occupazione della gente di mare. Manca altresì nella formulazione dei numerosi e spesso costosi provvedimenti di politica marinara qualsiasi riferimento di una certa ampiezza al fattore sociale nei riguardi del mare, salvo l'affermazione, peraltro elementare, del desiderio di creare occasioni di lavoro per le nostre popolazioni rivierasche: ma per vero dire, almeno fino a questo dopoguerra, i criteri ispiratori della nostra politica marittima sono stati ben altri, quali la sicurezza nazionale, l'espansione economica ed imperiale, e soltanto in minima parte di assicurare il lavoro alle sempre crescenti masse dei nostri marittimi.

La statistica di più vecchia data e di più comune uso, redatta dall'Amministrazione della Marina Mercantile fin dall'Unità, riguarda gli iscritti nelle matricole della gente di mare, distinte per specialità e per porto di iscrizione. Ma queste statistiche riguardano tutti coloro che si trovano in possesso di un libretto di navigazione, indipendentemente dal fatto che esercitino o meno la professione; mentre per l'inadeguata organizzazione degli uffici, e soprattutto per l'arretratezza della regolamentazione giuridica, non è possibile seguire con sufficiente approvazione la dinamica degli iscritti, con tutte le variazioni che intervengono per varie cause. Ad esempio, la cancellazione per morte nelle matricole non segue regolarmente all'evento, tanto che da un esame generico da noi eseguito abbiamo potuto constatare che soltanto una parte modesta delle morti vengono effettivamente registrate, premessa per la cancellazione dell'individuo. A questa forte deficienza si sopperisce con periodiche revisioni, le quali però non sempre si possono eseguire con la necessaria precisione, sicchè, a lungo andare, le matricole risultano gonfiate per un eccessivo numero di iscritti, che, o non sono più vivi, o che non possono più navigare per sopravvenuta invalidità.

Un'altra gravissima deficienza consiste nella tardiva e spesso omessa annotazione di tutte le variazioni per imbarchi e sbarchi. Queste, per ragioni di interesse immediato dell'intestatario soprattutto, vengono fatte sul libretto di navigazione, ma i relativi fogli di variazione, che possono essere stati compilati

in porti lontani dalla sede di immatricolazione, sono sottoposti alle alee della posta e del funzionamento degli uffici. Ed anche nel caso che il personale delle Capitanerie incaricate fosse sufficiente per registrare automaticamente tali variazioni — il che purtroppo non è — il modulario è impostato con sistemi così antiquati, da non fornire la base per nessuna rilevazione degna di rilievo. Manca, al momento attuale, qualsiasi base per una meccanizzazione statistica poggiata su rilevazioni anagrafiche aggiornate, che possa far seguire integralmente i fenomeni della occupazione di ciascun iscritto sulle navi di vario tipo, e nelle varie specialità. Si è realizzata così una frattura completa tra i servizi anagrafici propriamente detti e i servizi di registrazione degli imbarchi. Tuttavia la lacuna viene in parte colmata dagli speciali uffici di collocamento i quali peraltro, non assicurano neppure essi una rilevazione completa, anche se siano stati istituiti per determinate forme di arruolamenti in tutti i porti di notevole importanza. Questi uffici che sono riusciti a limitare la piaga del sensalaggio, funzionano annessi alle Capitanerie in 25 porti compreso Trieste e riguardano il collocamento dei marittimi sulle navi di stazza superiore alle 150 tonn. lorde. Sono esclusi gli imbarchi su navi battenti bandiera estera. Le normali capitanerie provvedono invece agli arruolamenti di ogni genere, ma, come si è detto non riescono ad assicurare un efficiente sistema di segnalazione degli imbarchi, salvo le annotazioni sui libretti di navigazione, che sono indispensabili ai fini del trattamento previdenziale, assistenziale e professionale del marittimo.

Per avere un compito più ristretto e più concreto, gli uffici di collocamento che dispongono peraltro di un'organizzazione più elastica, grazie alla loro costituzione relativamente recente, offrono la possibilità di seguire, sia pure parzialmente, il fenomeno della occupazione con una fondatezza sufficiente alla formulazione di un giudizio generale sull'andamento dei fenomeni che ci interessano, grazie anche alla continua collaborazione apportata dalle organizzazioni sindacali. Si giunge così attraverso di essi a controllare almeno il 70 - 80% degli imbarchi, e forse una cifra maggiore, ma più di tanto non è dato sperare.

7. — Le statistiche sulla pesca sono ancora più vaghe ed incerte. Le valutazioni oscillano fortemente tra i massimi e i minimi, a seconda della fonte di rilevazione. La regolamentazione della professione si basa esclusivamente sulla iscrizione nelle matricole della gente di mare di I categoria, per i pescatori ingaggiati nella grande pesca, e sulla iscrizione fra la gente di mare finora di II categoria per quelli addetti alla piccola pesca. Ma le difficoltà di seguire la dinamica dei relativi problemi sono ancora più gravi, in quanto i movimenti di imbarco e sbarco, e i periodi di occupazione scompaiono quasi totalmente per la mancanza di registrazioni derivanti dalle necessità di un sistema previdenziale e di sicurezza sociale, come invece avviene per i marittimi propriamente detti.

Se i pescatori arruolati sui pescherecci forniti di atto di nazionalità hanno un trattamento analogo ai marittimi, si tratta di non più di 20.000 persone. mentre oggi la cifra generalmente ritenuta come la più approssimata è di 125/135.000 unità, e qualcuno, forse esagerando, la fissa addirittura in 200.000 unità.

Questa enorme ampiezza di massimi e minimi fra le diverse valutazioni, dà prova di quanto si sia arretrati in tal campo nel nostro Paese. Tuttavia, negli ultimi anni grandi progressi si sono realizzati nella determinazione di vari altri elementi, dei quali si può partire per giungere a conclusioni sufficientemente ponderate. Così, è solo dal 1947 che l'Istituto Centrale di Statistica ha iniziato la sistematica rilevazione della produzione ittica, che pur presentando delle naturali imprecisioni, costituisce un dato di fatto, la cui entità ed importanza economica è sempre meglio valutata man mano che, passando gli anni, i metodi di rilevazione si affinano. Nè occorre dimenticare il perfezionamento delle rilevazioni del naviglio impegnato nella pesca, realizzato dal Ministero della Marina Mercantile, nè ancora è da trascurare il concreto apporto che alla conoscenza del fenomeno peschereccio dà il diffondersi del movimento cooperativistico, anche al fine di assicurare ai pescatori i benefici che la legislazione sociale assicura ai nostri lavoratori in genere.

8. — L'unico settore nel quale il materiale statistico offre abbondanza di elementi sicuri e di grande funzionalità, è quello del lavoro portuale, grazie all'esistenza di una legislazione moderna attuata anche con una notevole organicità.

Come vedremo in seguito, le possibilità di indagine offerte da tale materiale sono assai vaste, e le conclusioni fra le più sicure della presente indagine. Si tratta però della categoria meno numerosa, per la quale i problemi sociali sono meno urgenti, perchè la ricordata legislazione garantisce un impiego generalmente adeguato, salvo che nei porti minori, ove però è discutibile la sopravvivenza della speciale disciplina che, per poter agire, presuppone un traffico di una certa consistenza.

9. — L'analisi che segue sarà divisa in tre parti, una per ciascuna specialità professionale considerata; gente di mare, pescatori, lavoratori portuali. Ogni parte avrà un capitolo introduttivo per esporre il regime giuridico amministrativo della professione. Un secondo capitolo avrà carattere di esposizione statistica, seguito dalle conclusioni che esamineranno i problemi professionali di fondo in relazione alla possibilità di sviluppo dell'occupazione e della riduzione della mano d'opera esuberante. Seguirà, in forma di appendice, una parte quarta sulla previdenza e assistenza nelle tre professioni. Ma prima di passare alla considerazione della situazione odierna, sarà bene dare uno sguardo al mate-

riale statistico di maggior fondatezza disponibile per l'anteguerra, nel periodo di notevole stabilizzazione economica raggiunto nel 1937-38 e che permise alcune grandi rilevazioni, come il censimento industriale e commerciale, e quello della Previdenza Marinara. Quest'ultimo, purtroppo, rimasto senza la prevista elaborazione per il rapido precipitare degli eventi negli anni immediatamente seguenti.

10. — I dati più attendibili dei quali disponiamo sull'impiego della gente di mare per l'anteguerra si possono ricavare dal censimento industriale e commerciale del 1937-38, vol VIII, edito dall'Istituto Centrale di Statistica nel 1949, e relativo all'anno 1938. Da questa indagine, che pure presenta qualche lato alla critica per una certa deficienza dei criteri tecnici coi quali fu condotta, risulta la seguente consistenza (oltre ad altre unità minori di scarsa rilevanza):

Navi a propulsione meccanica	N.	782 per Tonn. stazza lorda	3.044.123
Velieri e m/velieri in traffico	»	1.122 » » » »	91.334
TOTALE . . .	»	1.904 » » » »	3.135.457

Il numero dei dipendenti risultò così raggruppato:

Numero degli esercizi attivi	3.403
Numero totale di persone occupate	68.119
di cui imbarcate.	39.482
Salari complessivi pagati (compresi quelli dei dipendenti a terra) (migliaia di lire).	511.966

Per le attività ausiliarie, si ebbero i seguenti risultati:

SERVIZI E IMPRESE	N. ESERCIZI	N. DIPENDENTI
Servizi ausiliari (rimorchiatori, recuperi, chiatte, bette, barche a remi ecc.)	201	1.464
Imprese sbarco e imbarco	229	3.395
Compagnie o gruppi di lavoratori portuali	105	21.319
Imprese esercenti impianti di sollevamento	8	689

Si tratta di poco più di 25.000 unità, delle quali i sette ottavi rappresentati dai lavoratori portuali, e dagli addetti alle compagnie. Queste ultime manipolarono in complesso circa 42 milioni di tonn. di merci ricavandone 162.110 milioni di salari.

Ritornando ai marittimi imbarcati, comprese alcune specialità secondarie, essi si distribuivano per regioni più importanti, come segue :

Liguria	14.767
Venezia Giulia e Zara	11.712
Campania	5.007
Veneto	4.134
Sicilia	1.940
Toscana	1.058
TOTALE	38.618

Praticamente, l'impiego professionale era fortemente concentrato anche nell'anteguerra, perchè le sei regioni offrivano il 95% degli occupati, ed escludendo Sicilia e Toscana, le quattro regioni più importanti ne assorbivano meno del 90%. La situazione non è molto cambiata oggi, ma il concentramento è ancora più accentuato per la perdita di alcune città marittime dell'Istria e per l'aumentato predominio di Genova, che solo da qualche anno, con lo sviluppo armatoriale in Campania ed in Sicilia, tende a mitigarsi.

11. — Sulla base di questi dati, possiamo esporre le nostre conclusioni :

a) i dati del censimento sono certamente errati in difetto. Secondo le valutazioni più attendibili, il numero dei marittimi effettivamente imbarcati era sulle 45.000 unità. Ciò in conseguenza del grande sviluppo della flotta passeggeri, che superando il milione di tonn., e tutta in esercizio, doveva dare da sola impiego stabile a circa 20.000 persone. Anche il tonnellaggio censito risulta notevolmente inferiore a quello immatricolato; esso, infatti, ammontava a 3,1 milioni contro 3,4 esistenti. Però, la differenza poteva risultare dal naviglio in disarmo o immobilizzato per inefficienza.

b) I dati del censimento, sia pure errati in difetto, non ci indicano il numero dei marittimi professionisti disoccupati. A questo può sopperire il ricorso ai dati del censimento del 1938 eseguito dalla Cassa Nazionale di Previdenza Marinara d'accordo con l'allora Ministero delle Comunicazioni.

I marittimi censiti (vedi tav. 1) furono allora 210.451, contro 242.465 risultanti iscritti nelle matricole tenute dalle Capitanerie di Porto. Dei censiti, solo 181.439 possedevano il libretto con qualche annotazione di servizio mentre 93.154 avevano un periodo di navigazione controllata. Com'è rilevabile agevolmente, i marittimi che avevano effettivamente avuto qualche periodo di impiego professionale, corrispondevano grosso modo a poco più del 40% di quelli risultanti immatricolati presso le Capitanerie di porto. Questa cifra effettiva dei marittimi professionisti non è molto diversa peraltro da quella risultante dal censimento degli iscritti alla Confederazione fascista della Gente di Mare

Tav. I. — Materiale raccolto per il bilancio tecnico della Cassa Nazionale della Previdenza
Marittima — Censimento dell'ottobre 1938

COMPARTIMENTI	M A R I T T I M I C E N S I T I		
	IN TOTALE	AL NETTO DELLE PO- SIZIONI SEMPLICE- MENTE INTESTATE	CON NAVIGAZIONE CONTROLLATA O CHE SI SONO PRESENTATI DIRETTAMENTE AL CENSIMENTO
Ancona	5.528	4.408	2.214
Bari	7.852	6.402	3.270
Brindisi	1.967	1.574	925
Cagliari	3.104	2.943	1.487
Castellam. Stabia	4.145	3.516	1.334
Catania	5.917	4.349	2.775
Chioggia	2.305	1.871	950
Civitavecchia	1.313	1.074	560
Fiume	7.678	6.444	3.423
Gaeta	4.095	3.652	1.603
Genova	21.441	20.185	9.389
Imperia	2.319	1.937	1.028
La Spezia	10.964	9.656	5.195
Livorno	6.302	5.303	2.495
Lussimpiccolo	2.560	2.344	1.362
Messina	8.317	6.846	2.939
Molfetta	6.735	6.174	3.254
Napoli	14.889	13.347	5.595
Palermo	7.142	5.834	3.503
Pizzo	1.525	1.217	678
Pola	3.553	2.732	1.300
Porto Empedocle	4.422	3.819	2.171
Porto Ferraiolo	3.625	3.437	2.276
Ravenna	952	625	294
Reggio Calabria	3.701	2.682	1.045
Rimini	3.778	3.264	1.676
Roma	980	661	158
Salerno	1.966	1.657	507
Savona	3.778	3.131	1.411
Siracusa	5.736	4.934	2.140
Taranto	992	870	303
Terranova	2.534	2.280	1.179
Torre del Greco	13.427	11.902	7.327
Trapani	6.356	5.622	3.419
Trieste	15.937	14.824	8.591
Venezia	5.273	3.581	1.404
Viareggio	6.472	5.620	3.503
Zara	688	564	356
Tripoli	132	125	93
Bengasi	3	1	1
Rodi	1	1	1
Massaua	22	20	20
Mogadiscio	—	—	—
Compartimento ignoto	25	11	—
TOTALE	210.451	181.439	93.154

e dell'Aria, che nel 1932 risultavano in 120.833 unità (1). Va ricordato che a quell'epoca il nostro naviglio aveva raggiunto una consistenza che non è stata ancora superata mentre il numero ufficiale dei marittimi iscritti alle matricole tenute dalle Capitanerie di Porto era di 240.136 unità. Se ne deduce che negli anni successivi il numero dei marittimi poteva essersi ridotto, ma non aumentato, e ciò per il blocco delle nuove iscrizioni.

c) Anche tenendo conto dei 15.000 marittimi imbarcati nella grande pesca oceanica o d'alto mare, si arrivava ad un impiego massimo di 60.000 unità di fronte ai 93.000 esercenti. Il rapporto fra occupazione e disoccupazione non era, quindi, molto differente da adesso; e, infatti, anche allora vi erano delle masse assai considerevoli di disoccupati « ufficiali » che o non lo erano affatto, perchè impegnati in altre professioni, o lo erano solo in parte perchè integravano le loro entrate con attività non ufficiali. Ma anche allora i fenomeni di mancata occupazione erano chiaramente riscontrabili tra i marittimi non qualificati.

12. — Il censimento della pesca fu effettuato nel maggio 1937, quando ancora l'Italia aveva ampie possibilità di pesca nei più vasti confini italiani e in zone estere, lungo le coste della penisola balcanica e nel nord Africa. Ciò nonostante, i risultati, pubblicati dall'Istituto Centrale di Statistica, furono riconosciuti dallo stesso Istituto deficienti per ciò che riguarda soprattutto la rilevazione della produzione. Ciò ha la sua importanza perchè dal valore e dalla quantità di questa deriva la possibilità di considerare nelle sue vere dimensioni questo fenomeno sociale importantissimo, che pure sfugge a qualsiasi rilevazione di precisione.

Per quanto riguarda il naviglio impiegato nella pesca le rilevazioni del censimento appaiono abbastanza concordanti con le cifre dell'allora Ministero delle comunicazioni e quindi debbono considerarsi sostanzialmente esatte. I dati relativi al naviglio, che possono dare una indicazione probatoria sul numero degli addetti alla pesca, sono qui di seguito riportati, relativi ai natanti di ogni tipo in esercizio alla data del 10 maggio 1937, di effettuazione del censimento :

Piropescherecci	N.	85	per Tonn. stazza lorda . . .	12.428
M/navi da pesca	»	107	» » » » . . .	3.966
Motovelieri da pesca	»	99	» » » » . . .	1.959
Velieri con mot. aus.	»	913	» » » » . . .	16.478
Velieri	»	1.221	» » » » . . .	12.006
Barche	»	28.192	» » » » . . .	46.421
Tipo Ignoto	»	4	» » » » . . .	5
TOTALE	»	30.621	» » » » . . .	93.263

(1) DI CASTELNUOVO - *Almanacco Azzurro*, 1933-34 pag. 117.

Dato il gran numero di natanti, ed anche il numero elevato dei pescatori a terra, la cifra complessiva degli addetti alla pesca (esclusi quelli impegnati negli stabilimenti conservieri) risultante in 79.574 unità, di cui 27.308 imbarcati come personale di coperta e di macchina, (e, quindi, marittimi veri e propri) appare bassa. È probabile che essa sia inferiore dal 30 - 40% almeno alla cifra effettiva dei pescatori: ma la differenza deve ascriversi al fatto che un notevole numero di pescatori sfuggì a qualsiasi rilevazione, anche perchè, data la povertà di risorse offerta dall'industria, questi non vennero censiti come aventi tale professione. Ciò del resto viene confermato dai dati del censimento della popolazione, del 1936, in base al quale risultarono come addetti alla pesca e alla caccia soltanto 86.721 persone. Se si tiene conto della minima importanza della caccia, non si può fare a meno di constatare la straordinaria concomitanza dei dati del censimento generale con quello particolare svoltisi ad un anno di distanza tra di loro. Sicchè le differenze con le maggiori cifre stimate debbono ascriversi proprio a quella massa di 30 - 40.000 persone che pur esercitando la pesca abbinano tale professione ad altre integrative per poter soddisfare al minimo le loro esigenze personali.

Ancora più grave risulta la cifra relativa alla produzione ittica, che secondo i dati del censimento, compresa la pesca atlantica in 39.612 quintali, sarebbe ammontata a soli 856.657 quintali, contro valutazioni della D.G. Pesca del Ministero Agricoltura nel 1939, di 1.450.000 quintali compresa la pesca atlantica. Ma anche questa cifra era nettamente inferiore a quella effettiva, perchè le rilevazioni del dopoguerra pur con le più ristrette zone di produzione, e senza l'apporto della pesca atlantica, hanno accertato cifre, ancora errate in difetto, ma nettamente superiori anche alla valutazione dell'allora Direzione generale della Pesca. Ne consegue che anche nel campo della pesca, se si volesse partire dai dati statistici prebellici, ben poche sarebbero le possibilità di conseguire un risultato concreto. L'unico punto solido è dato dal fatto che le rilevazioni nel dopoguerra hanno fatto, come vedremo, dei progressi da giganti per inquadrare il fenomeno e preparare la strada per una sua conoscenza sempre più profonda. Oggi, così, noi non soltanto conosciamo con una certa attendibilità i dati sul naviglio impiegato, ma anche quelli sulla produzione, sul valore complessivo di questa, sicchè possiamo trarre delle conclusioni di ordine generale. È certamente ancora poco quel che si potrà ottenere con gli elementi oggi disponibili rispetto ai fini che dovremmo raggiungere circa la conoscenza, non tanto del fenomeno della disoccupazione, ma soprattutto della insufficiente occupazione che come vedremo, è il più preoccupante che assilli la categoria dei pescatori.

13. — In aggiunta a quanto anticipato occasionalmente nel par. 10 sui dati del censimento industriale del 1938, per i lavoratori portuali, diremo che essi, pur essendo sostanzialmente esatti meritano qualche ulteriore specificazione con gli elementi più particolareggiati messi a disposizione dal Ministero della marina mercantile. Nel censimento non era ben chiarita la differenza tra impiegati, dipendenti diretti delle compagnie portuali che assommavano a qualche migliaio di unità (da considerarsi dei normali dipendenti civili di aziende private) e i lavoratori portuali veri e propri, i quali giuridicamente sono soci delle Compagnie portuali, e non dipendenti. A questi ultimi, i cui termini di occupazione vedremo in seguito, è rivolta l'attenzione nella parte terza del presente lavoro.

I lavoratori portuali permanenti iscritti nei ruoli erano 16.856 alla data del 31 dicembre 1938, oltre a 1448 avventizi (lavoratori da considerarsi quasi alla stessa stregua dei permanenti) per un complesso di 18.264, nei porti compresi negli attuali confini. Nei confini di allora, il loro numero saliva a 19.820 unità, compresi 1509 avventizi. Tuttavia, per la nostra indagine, ai fini della comparazione col dopoguerra, ci limiteremo alla considerazione dei lavoratori iscritti nei ruoli dei porti dell'attuale territorio nazionale. Sono anche esclusi i lavoratori portuali di Trieste, il cui controllo sfugge al Ministero della Marina Mercantile. Le merci sbarcate, imbarcate e manipolate furono 42.283.839 tonn. ed i salari dei permanenti ammontarono a 150.802.967 lire. Il che risponde ad una giornata vissuta di L. 22,70. Il costo per operazione fu di L. 3,84 a tonn. Le giornate di lavoro agli occasionali furono inoltre 331.465, per una spesa di salari di 11.385.751 lire. Ogni giornata lavorativa per gli occasionali venne pagata L. 34,30.

PARTE PRIMA

CAPITOLO I

NATURA GIURIDICA, CARATTERI, CLASSIFICAZIONI, REGOLAMENTAZIONE E COLLOCAMENTO DEL PERSONALE MARITTIMO

14. Importanza e regolamentazione della professione marittima. — 15. Classificazione della gente di mare. — 16. Aspetti pubblicistici e privatistici della professione. — 17. L'iscrizione nelle matricole. — 18. Natura giuridica dell'iscrizione. — 19. Titoli professionali. — 20. Uffici di collocamento. — 21. L'avvicendamento. — 22. Contenuto del contratto di arruolamento.

14. — Di tutte le categorie di lavoratori, quella che, per rilevanza degli interessi di carattere pubblico che si ricollegano alla sua prestazione, occupa una posizione di notevole preminenza è la categoria del personale marittimo e, in particolare, della gente di mare.

Fin dalle più lontane origini, il problema relativo alla natura pubblica della materia ha preoccupato il legislatore di ogni Paese, il che è dimostrato dal fatto relativo alla presenza di disposizioni sull'arruolamento nel più antico testo legislativo che si conosca in materia di diritto marittimo, e, precisamente, nel codice di Hammurabi, re di Babilonia, il quale codice data al 2285 a.C. Da quei lontani primordi fino ai giorni nostri la disciplina giuridica della gente di mare e di tutto quanto ad essa si riferisce ha subito un ininterrotto e costante processo di perfezionamento e di sviluppo che, sia pure con forme e sotto aspetti diversi, ha trovato riscontro nelle legislazioni di tutte le nazioni interessate ai traffici marittimi.

La posizione geografica dell'Italia ha, naturalmente, posto il problema *de quo* in una posizione di particolare riguardo nella vita giuridica ed economica della Nazione. Di guisa che oggi può dirsi che la regolamentazione data alla materia dalla legislazione italiana ha raggiunto un grado di perfezione difficilmente riscontrabile, in quanto la stretta aderenza delle norme del codice alla prassi marinara ha reso il diritto positivo, oggi trasfuso nel codice della navigazione e nel relativo regolamento, perfettamente conforme al diritto vigente delle convenzioni internazionali, degli usi mercantili marittimi e dei formulari d'uso.

Disgraziatamente, se da un punto di vista giuridico la soluzione dei vari problemi inerenti al personale marittimo può, in linea di massima, considerarsi del tutto soddisfacente, non altrettanto è da dirsi da un punto di vista economico, in quanto la sproporzione venuta in essere in conseguenza dello sviluppo tecnico dell'industria armatoriale, accentuato dai relativamente recenti eventi bellici, tra il tonnellaggio del naviglio esistente e la consistenza numerica del personale marittimo ha dato luogo al sorgere del grave problema della disoccupazione, alla stessa stregua di quanto è successo negli altri campi della economia nazionale.

15. — Esaminando, per ora, la questione dal punto di vista giuridico, si deve, in primo luogo, accennare brevemente alla natura e ai caratteri propri della figura dell'appartenente alla categoria dei lavoratori del mare, oggi dal nuovo codice denominata « personale marittimo ».

L'art. 114 del codice della navigazione riunisce, sotto la dicitura « personale marittimo », le seguenti tre categorie di lavoratori: a) *la gente di mare*; b) *il personale addetto ai servizi dei porti*; c) *il personale tecnico delle costruzioni navali*.

L'art. 115 comprende, sotto la dicitura « gente di mare », le seguenti tre categorie:

- a) personale di stato maggiore e di bassa forza addetti ai servizi di coperta, di macchina e, in genere, ai servizi tecnici di bordo;
- b) personale addetto ai servizi complementari di bordo (cappellani, medici, infermieri, cuochi, camerieri);
- c) personale addetto al traffico locale ed alla pesca costiera.

L'art. 116, sotto la dicitura « personale addetto ai servizi dei porti » comprende le seguenti cinque categorie: a) *i piloti*; b) *i lavoratori portuali*; c) *i palombari in servizio locale*; d) *gli ormeggiatori*; e) *i barcaioli*.

L'art. 117, sotto la dicitura « personale tecnico delle costruzioni navali », comprende le seguenti tre categorie: a) *gli ingegneri navali*; b) *i costruttori navali*; c) *i maestri d'ascia ed i calafati*.

Di questo personale noi però non ci occupiamo nella presente monografia, per i criteri esposti nella introduzione.

16. — Il suddetto personale non può, come da taluni è stato a volte sostenuto, essere considerato come esercente di un pubblico servizio, in quanto la sua prestazione non può essere configurata come esercizio privato di pubbliche funzioni, o di un pubblico servizio, anche se per alcuni appartenenti alla sopra effettuata elencazione, come ad esempio per il comandante della nave, l'ipotesi potrebbe rivestire, sia pure in apparenza, caratteri di fondatezza.

La natura pubblicistica della prestazione d'opera in esame e dello — si perdoni l'improprietà — status degli appartenenti al personale marittimo deriva dal fatto che il servizio *de quo* interessa, con particolare evidenza, la soddisfazione di bisogni pubblici, quali sono quelli connessi allo svolgimento dei traffici marittimi. Il particolare interesse dello Stato e, quindi, della comunità in genere alla soddisfazione dei suddetti bisogni, è da considerare, nei confronti del personale marittimo, in un rapporto di *fine a mezzo*. In altre parole, il personale marittimo è da considerarsi quale strumento per il raggiungimento di finalità interessanti la collettività. Di conseguenza, pur non approfondendo eccessivamente l'argomento, risulta evidente che il personale marittimo non deve essere considerato come esercente di un pubblico servizio e di pubbliche funzioni, bensì può essere semplicemente configurato — si ripete — come un mezzo per il raggiungimento di finalità interessanti la collettività nel suo complesso. Di qui derivano gli aspetti pubblicistici della disciplina giuridica della materia *de quo*.

17. — Definiti brevemente la natura giuridica ed i caratteri della figura degli appartenenti al personale marittimo, può darsi ora una rapida scorsa alla regolamentazione data dal codice della navigazione alla gente di mare.

La gente di mare è iscritta in appositi registri, denominati matricole, i quali sono tenuti dalle competenti autorità marittime. Per la iscrizione nelle matricole è necessario il possesso, da parte degli aspiranti alla iscrizione, di determinati requisiti i quali sono stabiliti dal codice della navigazione e dal relativo regolamento di esecuzione. Il codice ed il regolamento stabiliscono, altresì, in quali casi debba procedersi alla cancellazione delle matricole.

L'art. 119 del codice della navigazione dispone che il Ministro per la marina mercantile, sentite le organizzazioni sindacali competenti, può disporre, quando le condizioni del lavoro marittimo lo richiedano, la sospensione temporanea della iscrizione nelle matricole della gente di mare. In forza di quanto sopra, le iscrizioni tra la gente di mare vennero sospese con decreto ministeriale 9 giugno 1950, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 19 giugno 1950, n. 138. È da notare, però, che, tranne che per un brevissimo periodo di tempo, le immatricolazioni, per i giovani, erano state praticamente già chiuse con circolare ministeriale dal 16 ottobre 1945. È stata, in seguito, insistentemente segnalata da più parti la opportunità di provvedere alla riapertura delle iscrizioni tra la gente di mare di prima categoria sia per necessità contingenti locali, sia per rinsanguare la marineria con elementi giovani che, oltre a dare un maggiore affidamento di dedicarsi effettivamente alla vita di mare, sono quelli che dovranno preparare l'ossatura degli equipaggi mercantili per il futuro. La questione della riapertura delle immatricolazioni è ora diventata attuale in seguito

al decreto 11 agosto 1952 del Ministro della marina mercantile, che ha rimosso il divieto per tutti coloro che non hanno superato il venticinquesimo anno di età. L'attuale riapertura è stata necessariamente indiscriminata, mentre negli scorsi anni, allo scopo di ovviare alle più impellenti necessità dell'equipaggiamento delle navi, il Ministero della marina mercantile, con successivi decreti, aveva provveduto ad autorizzare, sia pure entro certi limiti e sotto certe condizioni, l'iscrizione in matricola di alcune categorie di appartenenti alla gente di mare quali i cappellani di bordo, i medici di bordo, gli infermieri dei due sessi, i radiotelegrafisti di I e II classe, i carpentieri, nonchè alcune particolari qualifiche del personale di macchina.

18. — All'atto della iscrizione nelle matricole della gente di mare viene rilasciato agli iscritti uno speciale documento, denominato libretto di navigazione. Esso viene rilasciato dalle autorità marittime indicate dal regolamento, con le modalità e le forme dal regolamento stesso prescritte. Per quanto riguarda gli effetti del libretto di navigazione esso è l'unico documento che abilita alla professione marittima. Il libretto di navigazione, inoltre, vale come libretto di lavoro, come documento di identità personale e come passaporto per le esigenze connesse all'esercizio della professione marittima. Con il rilascio del libretto di navigazione, si perfeziona l'atto della iscrizione nelle matricole della gente di mare. Tale atto, proveniente da un organo della Pubblica Amministrazione, appartiene alla vasta categoria degli atti amministrativi. Può ora accennarsi ai caratteri che l'atto in esame assume nell'ambito del genere cui appartiene. Come è stato autorevolmente osservato, l'atto della iscrizione nelle matricole della gente di mare è un atto vincolato, in quanto, salvo quanto detto in precedenza sulla facoltà del Ministro per la marina mercantile di sospendere temporaneamente l'iscrizione, la Pubblica Amministrazione, una volta constatata la esistenza dei prescritti requisiti, non può rifiutare l'iscrizione a chi ne faccia richiesta. È bensì vero che, nell'accertamento del possesso da parte degli aspiranti dei requisiti suddetti, la P.A. può espletare facoltà di apprezzamento, ma è altrettanto vero ed inequivocabile che l'esercizio di dette facoltà, riflettentesi sul modo di essere di una condizione posta dalla legge a requisito, non può essere confuso con l'esercizio di facoltà discrezionali, nella fattispecie negate, riflettentesi sulla iscrizione nelle matricole di cui trattasi.

In secondo luogo, l'atto in esame rientra nella categoria degli atti costitutivi, in quanto la sua efficacia non è semplicemente dichiarativa, producendo l'atto stesso il sorgere di nuovi diritti e di nuovi obblighi, e, in una parola, un mutamento nella situazione giuridica preesistente. In terzo luogo, l'atto della iscrizione nelle matricole della gente di mare rientra nella categoria dei meri atti giuridici, di quegli atti, cioè, in occasione dei quali non ha luogo,

da parte della P.A., alcuna manifestazione di volontà. Nella emanazione di tali atti, pertanto, l'attività della P.A. si limita alla espressione di una dichiarazione di conoscenza, e forse anche di giudizio. Rispetto al contratto di arruolamento, l'iscrizione della gente di mare nelle matricole ha carattere di presupposto, in quanto impedisce il sorgere di detto contratto qualora manchi, ne impedisce la prosecuzione qualora venga a cessare.

19. — I titoli professionali del personale marittimo abilitano all'espletamento dei vari servizi in cui si divide la prestazione d'opera degli esercenti la professione marittima. Essi sono:

a) *per i servizi di coperta*: 1) capitano di lungo corso; 2) capitano superiore di lungo corso; 3) aspirante capitano di lungo corso; 4) allievo capitano di lungo corso; 5) padrone marittimo per il traffico; 6) padrone marittimo per la pesca; 7) marinaio autorizzato al piccolo traffico; 8) marinaio autorizzato alla pesca mediterranea; 9) capo barca per il traffico nello Stato; 10) capobarca per il traffico locale; 11) capobarca per la pesca costiera; 12) conduttore per il traffico locale; 13) conduttore per la pesca costiera.

b) *per i servizi di macchina*: 1) capitano superiore di macchina; 2) capitano di macchina; 3) aspirante capitano di macchina; 4) allievo capitano di macchina; 5) meccanico navale di prima classe; 6) meccanico navale di seconda classe per motonavi; 7) fuochista autorizzato; 8) motorista abilitato; 9) marinaio motorista.

c) *per gli altri servizi di bordo*: 1) medico di bordo; 2) marconista.

I requisiti per il conseguimento dei titoli professionali di cui sub a) e sub b), nonchè i limiti dell'abilitazione professionale propria a ciascun titolo sono stabiliti dal regolamento al codice della navigazione. Per i titoli professionali di cui sub c) vigono leggi e regolamenti speciali.

20. — L'art. 125 del codice della navigazione dispone che, al collocamento degli iscritti nelle matricole della gente di mare, destinati a far parte degli equipaggi delle navi, si provvede, nel territorio della Repubblica, esclusivamente ad opera di appositi uffici istituiti secondo norme stabilite con legge. Detti uffici, comunemente denominati uffici di collocamento, sono stati istituiti in ventidue porti con R.D. 24 maggio 1925, n. 1031, il quale ne affidò la gestione alla competente autorità marittima sotto la vigilanza del Ministero della marina mercantile.

Con legge 16 dicembre 1928, n. 3042, presso gli uffici di collocamento, sono stati istituiti altri uffici per l'imbarco degli ufficiali e degli allievi ufficiali sia di coperta che di macchina.

Inoltre, su richiesta delle competenti associazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori, possono essere istituiti, in forza del sopracitato decreto legge, dal Ministero della marina mercantile altri uffici di collocamento creati e mantenuti dalle sopradette organizzazioni sindacali.

A detti uffici è preposto un comitato costituito, su base paritetica, da rappresentanti delle organizzazioni sindacali dei lavoratori e dei datori di lavoro e presieduto dal comandante del porto.

Agli uffici di collocamento deve essere riconosciuto carattere di organo della Pubblica Amministrazione.

In tal modo è stato definitivamente introdotta nel nostro diritto interno la Convenzione di Genova del 1920, diretta a disciplinare l'assunzione e l'ingaggio del personale di bordo, che si prestava ad esose speculazioni ad opera di sensali poco scrupolosi. Questi assicuravano l'imbarco al miglior offerente, con gravi conseguenze dal punto di vista morale, e sottoponevano i candidati ad uno sfruttamento antisociale.

Purtroppo, la piaga del sensalaggio, pur avendo avuto un duro colpo dall'istituzione degli uffici di collocamento, non è stata completamente stroncata, anzi ha ricevuto un nuovo vigore delle disposizioni introdotte nel dopoguerra per assicurare ai marittimi un turno di imbarco, che mentre in teoria è soggetto a disposizioni assai rigorose, in pratica presenta notevoli possibilità di abusi, specie attraverso l'attuazione dei turni particolari.

Infine, l'art. 127 del codice della navigazione, per quanto riguarda le assunzioni di personale per la formazione e per il completamento degli equipaggi delle navi nazionali all'estero, dispone che ad esse sovrintenda l'autorità consolare.

21. — Nei primi tempi del dopoguerra, il fenomeno della disoccupazione, presente, purtroppo, in tutti i campi del nostro lavoro, si era manifestato particolarmente grave nel settore marittimo a causa delle enormi perdite che avevano colpito il naviglio nazionale e che, quindi, avevano limitato le possibilità di impiego della gente di mare.

Per ovviare, in parte, alle gravi conseguenze della disoccupazione, si pensò di ripartire, con criteri di equità, le scarse possibilità di imbarco fra tutti i marittimi. Si ricorse, quindi, al sistema dell'avvicendamento che rese obbligatorio lo sbarco e la sostituzione dei marittimi imbarcati dopo il decorso di un determinato periodo di tempo. Correlativamente, venne studiato il modo di venire incontro alle necessità dei marittimi sbarcati mediante l'adozione di vari provvedimenti, quali la concessione di sussidi da fondi creati ed alimentati attraverso accordi tra le associazioni sindacali dei lavoratori e dei datori di lavoro, nonché la concessione ai marittimi disoccupati in attesa di imbarco di una certa preferenza

nell'avviamento al lavoro portuale di facchinaggio nel turno dei lavoratori occasionali. Quest'ultimo provvedimento, però, oltre a non dare ai marittimi alcun sollievo praticamente apprezzabile, si è dimostrato incompatibile con le disposizioni vigenti in materia di ordinamento del lavoro nei porti, e di conseguenza, è stato abrogato. Attualmente, in seguito al continuo incremento del tonnello nazionale ed alle possibilità di impiego dei marittimi anche su navi battenti bandiera estera, la necessità dell'avvicendamento si è talmente attenuata da far prendere in considerazione la convenienza di venire ad una mitigazione sensibile del provvedimento, il quale, se da una parte favorisce i marittimi, dall'altra non è scevro, per l'armamento, di sensibili inconvenienti, per i riflessi non solo di carattere economico ma anche tecnici sul buon andamento dei servizi di bordo. Si è assistito perciò ad un graduale rallentamento dei vincoli imposti per l'avvicendamento. Così, il periodo di imbarco massimo è stato portato gradualmente dai nove ai dodici, e quindi agli attuali quattordici mesi. Inoltre, è stata ripristinata la facoltà di ricorrere ai turni particolari che ogni armatore era in precedenza autorizzato a tenere presso ogni ufficio di collocamento, del quale egli può prelevare con libera scelta gli ufficiali di coperta e di macchina, nonché i sottufficiali capi servizio ed una percentuale (50 %) della bassa forza, mentre il rimanente del personale deve essere tratto dal turno generale. Gli ufficiali e i sottufficiali capi servizio sono altresì esclusi dall'avvicendamento. In tal modo si è tentato di contemperare le esigenze dell'armamento con quelle dell'impiego a rotazione del personale più adatto. Ma la tesi armatoriale è per il ripristino totale dei turni particolari, per cui l'armatore possa scegliersi l'equipaggio che vuole, soprattutto in base ai requisiti tecnici e morali; nonché per la abolizione definitiva dell'avvicendamento. Ma col prolungamento a 14 mesi del periodo a bordo, l'avvicendamento, almeno per quanto riguarda questo aspetto, è praticamente abolito, in quanto in termini normali è difficile che il marittimo presti servizio continuativo per un periodo maggiore a bordo. Resta però in piedi l'altro lato negativo, che costringe il marittimo sbarcato ad attendere in coda il suo turno per il reimbarco, per periodi anche di tre-quattro anni.

22. — Illustrata la natura giuridica degli appartenenti alla gente di mare, enunciate le categorie in cui essi si dividono, accennata la disciplina della materia in ordine allo *status* e al collocamento dei marittimi, rimane da portare brevemente qualche concetto generale sul contratto di arruolamento. Il contratto di arruolamento altro non è se non un normale contratto di lavoro e, come tale potrebbe essere ricondotto nella sfera di applicazione delle norme esistenti in materia nel codice civile. Si è però, accennato alla particolare rilevanza degli interessi pubblici nella regolamentazione giuridica di quanto concerne il perso-

nale marittimo e, di conseguenza, identiche considerazioni reggono la parte relativa alla disciplina del contratto di lavoro di tale categoria di lavoratori che, come si è detto, deve essere considerata come strumento per il raggiungimento di finalità interessanti la collettività nel suo complesso. Ciò ha portato alla necessità di dare alla materia una speciale e specifica regolamentazione in un testo legislativo a parte, il che ha avuto luogo nel codice della navigazione e nel relativo regolamento. Oltre che dalle norme di legge, il contratto di arruolamento trova le sue fonti normative nei contratti collettivi di lavoro, nei regolamenti organici delle società di navigazione di preminente interesse nazionale e, entro certi limiti, nel contratto individuale di lavoro. In proposito, gli artt. 374 e 938 del codice della navigazione pongono una gerarchia tra le varie fonti e suddividono le norme del codice della navigazione in tre categorie: a) norme cogenti; b) norme dispositive, derogabili dai contratti collettivi e, se a favore del lavoratore, dai contratti individuali; c) norme dispositive, derogabili dai contratti individuali.

Per quanto riguarda i contratti collettivi, rimane, anche nella materia esaminata, il solito problema relativo alla possibilità di riconoscere o meno alle associazioni sindacali esistenti la rappresentanza giuridica degli appartenenti alla categoria. Il problema, sorto in dipendenza della abolizione delle leggi fasciste sui sindacati ed alla tuttora mancata emanazione di una legge sindacale, è oggi risolto, in prevalenza, con il riconoscimento alle associazioni della rappresentanza dei soli iscritti alla associazione singola e non anche di tutti gli appartenenti alla categoria istituzionalmente rappresentata. La soluzione, se può lasciare adito a dubbi da un punto di vista giuridico, anche da un punto di vista pratico crea notevoli difficoltà, primo fra tutti quella relativa alla complessità delle trattative derivante dalla necessità di interpellare tutte indistintamente le associazioni sindacali, di diverso colore politico, rappresentanti una medesima categoria di lavoratori.

I regolamenti organici delle società di navigazione di preminente interesse nazionale sono formati dalle società stesse e sono, quindi, approvati dal Ministero della marina mercantile. Qualora le società non procedano alla formazione di detti regolamenti, questi sono formati ed emanati dal Ministero. L'approvazione e l'eventuale formazione di tali atti da parte della Pubblica Amministrazione rende evidente che ai medesimi non può essere riconosciuto, come da taluno vuole sostenersi, carattere contrattuale, bensì in essi deve essere considerata immanente l'estrensicazione della potestà normativa spettante allo Stato.

CAPITOLO II

ENTITÀ E CARATTERI DELLA OCCUPAZIONE E DELLA DISOCCUPAZIONE DEL PERSONALE MARITTIMO

23. Presentazione della indagine statistica. — 24. Personale iscritto nelle matricole. — 25. Rapporti tra immatricolazione e leva del mare. — 26. Distribuzione geografica degli iscritti. — 27. Rapporto tra marittimi e tonnellaggio iscritto nei vari compartimenti. — 28. Scarsa rappresentatività del rapporto precedente. — 29. Disparità di impiego fra grande e piccolo traffico. — 30. Iscritti ai turni di collocamento. — 31. Sbarchi e imbarchi attraverso gli u. d. c. — 32. Provenienza degli iscritti. — 33. I marittimi imbarcati sulle navi da traffico. — 34. I marittimi controllati dalle Casse Marittime. — 35. Marittimi imbarcati per la pesca di altura. — 36. La disoccupazione. — 37. Dinamica degli imbarchi per specialità. — 38. Fenomeni che attenuano la disoccupazione. Premi attesa imbarco. — 39. Marittimi imbarcati su navi estere.

23. — La nostra indagine si inizia con un quadro degli iscritti nelle matricole della Gente di Mare. Fino all'emanazione del nuovo regolamento al Codice della Navigazione il personale marittimo era distinto in due categorie. Nella prima categoria erano compresi i veri naviganti, forniti di libretti di navigazione ; nella seconda, quelli delle industrie ausiliarie della navigazione, compresi i pescatori, forniti del cosiddetto foglio di ricognizione.

Come abbiamo visto nel capitolo precedente, questa distinzione è stata abolita dall'attuale Codice della Navigazione : ma il nuovo sistema non è entrato praticamente in vigore che nel corso del 1952, poichè soltanto in questo anno il Regolamento al Codice è stato pubblicato.

Per tali ragioni i dati statistici attualmente disponibili sono ancora redatti secondo la vecchia ripartizione ; e per mantenere il carattere specifico della nostra indagine, ci riferiremo quasi esclusivamente al personale fornito di libretto di navigazione. Ciò, perchè, come abbiamo ricordato in sede introduttiva, ad eccezione dei pescatori, e di qualche altra specialità, il personale ausiliario o viene assorbito dalla disciplina di industrie più ampie, o rappresenta un fattore sociale di trascurabile entità. L'eccezione riguardante i pescatori verrà ripresa nel capitolo relativo alla pesca.

24. — Circa il personale fornito di libretto matricolare o di navigazione occorre ancora ricordare quanto si è già rilevato in via introduttiva, ossia che esso non è rappresentato tutto da marittimi professionisti. I dati statistici esposti in appresso rappresentano solo un primo grado di approssimazione al fenomeno che ci interessa, in quanto il possesso del libretto di navigazione, compro-

vante l'iscrizione nelle matricole, è soltanto il presupposto per poter far parte degli equipaggi delle navi mercantili, mentre non è vero l'inverso, che, cioè, tutti gli iscritti siano marittimi di professione. Nè basta : perchè anche chi può dimostrare di aver navigato per periodi più o meno lunghi e, può, quindi, avere il diritto alla iscrizione nei turni di collocamento, di fatto può esercitare un'altra professione, pur risultando ai fini statistici, un disoccupato, fra la gente di mare.

25. — Il grande numero degli iscritti alla Gente di Mare è una conseguenza anche del reclutamento della Marina militare. Molte persone, per poter essere iscritte nei registri della leva di mare, chiedono l'immatricolazione fra la gente di mare, che dà appunto la possibilità di fare il servizio militare in Marina, mentre altri, per aver prestato servizio fra gli specialisti in marina, congedatisi, si immatricolano fra la Gente di mare per poter eventualmente trovare un'integrazione della loro attività professionale, fino a quando, raggiunta una certa età, non vengano trasferiti alla leva di terra e cancellati anche dalle matricole. Indagini svolte dal sottoscritto hanno potuto accertare che gli iscritti all'uno e all'altro titolo sono numerosissimi, benchè di regola abbiano fatto imbarchi solo assai saltuari. Frequente è anzi il caso che iscritti a tale titolo non abbiano mai fatto neppure un giorno di navigazione su unità mercantili. Per tali ragioni, compartimenti di nessuna rilevanza dal punto di vista armatoriale, quali La Spezia e Messina, vantano un numero di iscritti veramente eccezionale, come potrà rilevarsi dalla esposizione che segue.

26. — Le 223.742 persone che figurano iscritte nelle matricole del nostro Paese (1 categoria : personale navigante al 31-12-52), sono così distribuite per le zone del nostro litorale :

Regione Ligure	con iscritti	N.	79.375
Toscana - Lazio	»	»	17.401
Campania	»	»	33.630
Calabria	»	»	3.509
Puglia	»	»	17.932
Litorale dall'Abruzzo a Venezia	»	»	18.498
Monfalcone - Trieste	»	»	12.237
Sardegna	»	»	3.679
Sicilia	»	»	37.481
TOTALE	»	»	223.742

Nei principali centri di immatricolazione, gli iscritti sono :

Genova	59.411
Torre del Greco	19.021
La Spezia	16.503
Messina	13.631
Trieste	12.046
Napoli	11.997

Tra i 5.000 e i 10.000 iscritti sono : Viareggio (5474), Bari (8.842), Molfetta (6.588), Ancona (5.183), P, Empedocle (6.698), Palermo (6.829). Inferiori a 1.000 iscritti sono : Civitavecchia (990), Salerno (757), Crotone (70), Ravenna (652), Monfalcone (191). I restanti porti hanno iscritti variabili fra i 1.000 e i 5.000.

Nei porti del Mare Adriatico e della Sicilia, a gonfiare il numero degli iscritti contribuiscono i pescatori di alto mare : a Bari 1046, a Molfetta 1166, ad Ancona 531, a Chioggia 427, a Trapani 2040 ed a Palermo 1117. Il totale nazionale dei pescatori d'alto mare è di 8184 in tutto il Paese : perciò questi porti esauriscono quasi completamente la specialità.

In moltissimi centri dell'Italia Meridionale ed insulare, l'abbondanza degli iscritti è anche in funzione della sopravvivenza della marina velica e motovelica ; tuttavia essa da sola non può dare occupazione che ad una piccola parte degli iscritti, i quali trovano impiego anche nell'armamento peschereccio, numeroso anche se poco prospero. Inoltre, esistono numerosi natanti muniti solo di licenza di galleggianti addetti al traffico locale : si tratta però di attività poverissima che può considerarsi più come una manifestazione patologica che di vita economica regolare.

27. — Nonostante gli scarti notevoli fra le varie zone di litorale, si può dire che gli iscritti nelle matricole siano distribuiti con una certa omogeneità fra i porti del litorale. Come si è già accennato, questo è solo un risultato della tradizione e della sopravvivenza di forme superate di armamento. I centri di arruolamento, pur corrispondendo in genere alle punte massime degli iscritti, sono però assai più concentrati e il tratto d'unione fra l'uno e l'altro fenomeno è dato dalla creazione degli uffici di collocamento, i quali in pratica sono sorti per rispondere alle esigenze della più moderna attività armatoriale.

Basti dire che il tonnello a propulsione meccanica iscritto alla data già ricordata del 31-12-951 nei soli compartimenti di Genova, Napoli, Roma, Venezia, Trieste e Palermo corrisponde al 90,4 % del complesso nazionale mentre

questi raccolgono soltanto il 43 % degli immatricolati. Se si volesse fare un rapporto teorico fra il numero del personale e il tonnellaggio di stazza lorda iscritto nelle matricole di questi porti si avrebbe un rapporto di un iscritto per circa 30 tonn. di navi a propulsione meccanica, il che corrisponderebbe a poco più di un triplo del rapporto fra il numero dei marittimi effettivamente imbarcati e il tonnellaggio delle navi in esercizio (Tav. II).

28. — Tuttavia, questo primo dato non ha che un valore di pura esercitazione teorica, per le seguenti ragioni :

a) non esiste fra il numero degli iscritti locali e le possibilità di imbarco offerte un determinato rapporto. Come vedremo, l'ingaggio è assolutamente libero per il naviglio non sottoposto al controllo degli uffici di collocamento ; ma anche quando esiste tale controllo l'iscrizione presso tale uffici è aperta ai marittimi di tutte le provenienze ;

b) il numero degli iscritti non è quello dei marittimi esercenti. È assai difficile stabilire quale sia la percentuale di questi ultimi sul totale dei primi. Tuttavia, come abbiamo già visto, v'è da ritenere che il 40% sia un'aliquota massima. Applicando questo rapporto percentuale massimo, noi avremmo che nei porti considerati sono marittimi *presumibilmente* esercenti, di fronte alle 96.631 unità risultanti iscritte, circa 39.000 unità, ossia una persona ogni 80-90 tonn. di naviglio. Considerati i normali periodi di avvicendamento, le necessità varie professionali per cui persone dell'equipaggio sbarcano o imbarcano anticipatamente al periodo o ai termini del contratto, nonchè la richiesta di personale per il naviglio minore, in questi porti vi dovrebbe perciò essere un limitatissimo squilibrio fra offerta e domanda. Ciò avrebbe un valore notevole, ove analoga situazione si presentasse negli altri porti, dove invece, pur esistendo una notevole fonte di impiego per il cabotaggio esercitato dal naviglio velico e motovelico e da unità minori, nonchè dai motopescherecci, si arriva a rapporti assai più bassi tra personale iscritto ed effettive necessità. Tenendo conto, infatti, dei restanti 127 mila iscritti, essi si contrappongono a poco più di 300 mila tonn. di naviglio a propulsione meccanica, oltre 45.000 tonn. di naviglio velico e motovelico da traffico (che si riducono a circa 35.000 tonn. in esercizio) ed a circa 45.000 tonn. di pescherecci : quindi circa 400.000 tonn. in tutto, con un rapporto pari ad una persona per circa 3 tonn. s. l. che sale ad 1 da otto tonn. se si tiene conto della correzione del 40 % sopra indicata. Pur con le più ampie riserve sul valore di questo dato, è evidente che la possibilità di occupazione si riduce ad un decimo di quella dei grandi porti, anche se, a mitigarne le estreme conseguenze, vanno considerati i seguenti fatti :

a) Il rapporto di impiego di un uomo per tonn. di stazza lorda è assai superiore nel naviglio minore che in quello maggiore. Di regola, esso può

Tav. II. — Valutazione dei marittimi imbarcati sulla flotta mercantile italiana da traffico (*)
(al 31 dicembre)

FLOTTA	1947	1948	1949	1950	1951
<i>Numero personale imbarcato.</i>					
Velieri e motove- lieri da traffico .	5.315	4.956	4.705	4.479	4.421
Navi a propulsione meccanica infe- riore a 300 T.S.L.	2.721	3.111	3.028	2.718	3.321
Navi superiori a 300 T. S. L. . .	12.666	17.282	18.419	21.736	24.746
TOTALE . . .	20.702	25.349	26.152	28.933	32.488
<i>Consistenza globale della flotta.</i> (In tonn. di stazza lorda)					
Velieri e motove- lieri da traffico	79.250	76.824	75.695	64.696	62.480
Navi a propulsione meccanica . . .	1.853.107	2.286.664	2.536.006	2.809.287	3.156.037
TOTALE . . .	1.932.357	2.363.488	2.611.701	1.873.983	3.218.517
Navi in disarmo .	300.000	172.258	155.196	132.322	93.010
TOTALE NAVI IN ESERCIZIO . . .	1.632.357	2.191.270	2.456.505	2.741.661	3.125.507
<i>Naviglio peschereccio munito di atto di nazionalità.</i>					
T. S. L.	36.796	41.590	43.275	47.688	52.370
Personale imbarc..	10.611	11.448	12.456	12.680	14.112

(*) Ministero Marina Mercantile - Uff. Statistica.

essere di 1 a 15-20 tonn. date le dimensioni medie attuali del naviglio motovelico; ancora più forte è per i pescherecci.

b) Nei porti minori vi sono possibilità di imbarco su navi nazionali ed estere di passaggio, che siano costrette a fare rotazione del personale di bordo.

29. — Tutto ciò premesso, la disparità delle condizioni di impiego fra gli iscritti nei porti maggiori e quelli iscritti nei porti minori, già forte nei riguardi della possibilità di trovare lavoro, diventa assai maggiore qualora si pensi al diverso trattamento economico fatto a quelli imbarcati sul naviglio minore, nei rispetti degli altri imbarcati sul naviglio maggiore che di regola ha sede nei sei compartimenti già indicati. Infatti, il naviglio minore naviga quasi esclusivamente in compartecipazione, il che data la crisi dei noli ben nota per il cabotaggio, e dovuta in gran parte ad insopprimibili cause tecniche, comporta delle retribuzioni effettive assai basse. Per le navi maggiori gli accordi sindacali garantiscono invece retribuzioni assai più elevate, e soprattutto indipendenti dal risultato finanziario dei viaggi.

30. — I marittimi iscritti ai turni di collocamento, tanto generali quanto particolari, sono distinti fra personale di Stato Maggiore e bassa forza, comprendendo questa seconda distinzione anche i sottufficiali ed il personale di camera e dei servizi più vari. Ogni qualifica ha praticamente un suo particolare flusso di imbarco perchè il marittimo iscritto ad una speciale categoria dev'essere arruolato a tal titolo, anche se il libretto di navigazione gli venne originariamente rilasciato per una diversa qualità, e salvo che non dimostri l'attitudine ad essere spostato verso altra categoria. Per titoli professionali valgono invece i certificati rilasciati dopo specifici esami.

Per lo Stato Maggiore le categorie di iscrizione tra il personale di coperta sono: Comandante, I Ufficiale coperta, II ufficiale coperta, III ufficiale coperta, allievi coperta. Per il personale di macchina: Direttore di macchina, I ufficiale di macchina, II ufficiale di macchina, III ufficiale di macchina, allievi di macchina. Per il personale integrativo: ufficiali commissari, allievi ufficiali commissari, ufficiali medici, ufficiali R. T. liberi (non quelli imbarcati tramite le società concessionarie S.I.R.M. e T.E.L.E.M.A.R.). Si tratta quindi di 14 qualifiche, ognuna delle quali ha un andamento proprio di imbarchi e sbarchi. Tra coloro che risultano iscritti a uno dei titoli precedentemente elencati, vi sono quelli forniti dai titoli particolari seguenti: padroni marittimi; meccanici per piroscafi addetti alla pesca; fuochisti autorizzati; motoristi navali di I e II classe.

Le qualifiche del personale di bassa forza sono assai più numerose e tendono ad un continuo aumento, man mano che la specializzazione del lavoro di bordo lo richiede. Ve ne sono ben 58 :

1) Nostromi ; 2) Carpentieri ; 3) Pennesi ; 4) Marinai, pompieri e timonieri ; 5) Giovanotti di I ; 6) Giovanotti di II ; 7) Mozzi di coperta ; 8) I e II infermieri ; 9) Capitani d'armi ; 10) Capi-fuochisti ; 11) Operai meccanici ; 12) Operai motoristi ; 13) Operai tornitori ; 14) Operai tankisti ; 15) Operai frigoriferisti ; 16) Elettricisti ; 17) II elettricisti ; 18) Ottonai ; 19) Ingrassatori ; 20) Fuochisti a nafta ; 21) Fuochisti a carbone ; 22) Carbonai ; 23) Allievi motoristi ; 24) Marinai motoristi ; 25) I Cuochi ; 26) II Cuochi ; 27) III Cuochi ; 28) Garzoni, mozzi e piccoli di cucina ; 29) Capi panettieri ; 30) Pasticcieri ; 31) Macellai e garzoni ; 32) I Cambusieri ; 33) II Cambusieri ; 34) Garzoni di cambusa ; 35) Cuochi di equipaggio ; 36) Maestri di casa e maggiordomi ; 37) I Camerieri Capi alloggi e capi sala ; 38) Interpreti ; 39) II Amanuensi ; 40) Camerieri ; 41) Baristi ; 42) Guardarobieri ; 43) Lavandai ; 44) Garzoni di camera di I e II ; 45) Piccoli ; 46) Piccoli di camera ; 47) Magazzinieri di camera ; 48) Musicanti ; 49) Barbieri ; 50) Tipografi ; 51) Operatori di cinema ; 52) Fotografi ; 53) Ebanisti e stipettai ; 54) Cameriere ; 55) Infermiere ; 56) Guardarobiere ; 57) Stiratrici-Lavandaie ; 58) Venditrici.

Le ultime cinque categorie riguardano il personale femminile di bordo. È evidente, dalla elencazione precedente, che anche fra gli iscritti ai turni, le persone suscettibili di impiego tanto a bordo che a terra siano molto numerose ; più della metà delle qualifiche considerate riguardano infatti mestieri che hanno normale svolgimento nella vita quotidiana. Tuttavia, le considerazioni su questi fatti particolari e di altri collegati vengono rimandate nella parte conclusiva.

31. — Le eccezionali difficoltà rappresentate dalle molteplici voci secondo le quali vengono raggruppati gli iscritti impongono il ricorso a ripieghi per poter esprimere dei dati sintetici e rappresentativi. Ci limitiamo in linea introduttiva a mostrare l'andamento complessivo degli iscritti così come segnalati al 31 dicembre degli ultimi anni, rimandando alla tavola III e IV il dettaglio per singolo ufficio.

Andamento complessivo degli iscritti

CATEGORIA	1947	1948	1949	1950	1951 (*)	1952 (*)
Bassa forza . . .	36.157	38.752	39.685	48.596	47.971	46.878
Stato Maggiore . .	4.427	4.914	3.431	3.621	3.183	2.859
TOTALE . . .	40.584	43.666	43.116	52.217	51.154	49.737

(*) Compresi gli iscritti ai turni di Trieste, che non compaiono negli altri anni.

Tav. III. — Bassa forza — Iscritti ai turni di collocamento della gente di mare (a)

UFFICI	1947	1948	1949	1950	1951	1952
Savona	774	2.416	2.151	2.025	1.002	1.121
Genova	14.666	16.504	13.211	18.199	18.125	18.927
La Spezia	9.133	1.310	2.241	2.688	2.555	2.603
Livorno	564	700	1.041	1.239	801	902
Portoferraio	227	94	103	134	141	148
Civitavecchia	539	890	1.068	1.366	1.485	910
Napoli	8.780	5.444	8.118	9.311	7.366	8.238
R. Calabria	—	—	139	145	87	105
Crotone	—	—	—	—	—	127
Taranto	777	903	677	714	663	155
Bari	1.989	1.401	1.613	2.487	2.638	2.746
Brindisi	354	328	288	299	122	137
Molfetta	39	—	—	9	4	4
Barletta	40	162	295	349	261	289
Ancona	578	567	900	859	893	531
Ravenna	—	—	129	154	109	265
Venezia	2.312	3.542	3.428	3.798	3.572	2.527
Cagliari	97	359	444	460	494	508
S. Antioco	174	216	235	241	144	156
Messina	842	859	790	988	1.053	783
Catania	494	578	687	601	712	587
P. Empedocle	193	381	338	357	392	192
Trapani	200	269	115	148	212	213
Palermo	1.385	1.829	1.674	2.025	2.174	1.590
TOTALE	36.157	38.752	39.635	48.596	45.005	43.764
TRIESTE	—	—	—	—	2.966	3.082

(a) Al 31 dicembre di ogni anno. Per il 1952 al 30 Settembre.

Tav. IV. — Stato Maggiore — Iscritti ai turni di collocamento (a).

UFFICI	1947	1948	1949	1950	1951	1952
Parma	84	70	117	117	59	49
Genova	1.456	2.181	1.824	1.539	1.103	973
La Spezia	193	85	152	234	226	299
Livorno	137	123	140	162	75	87
Portoferraio	32	—	—	—	8	13
Civitavecchia	37	8	12	45	59	29
Napoli	1.226	1.143	532	675	497	585
R. Calabria	—	—	2	5	2	2
Crotone	—	—	—	—	—	5
Taranto	64	65	19	31	38	8
Bari	209	177	68	85	91	100
Brindisi	12	9	13	11	2	9
Molfetta	6	—	—	2	1	1
Barletta	—	—	—	—	—	—
Ancona	68	80	70	81	97	38
Ravenna	—	—	5	8	4	14
Venezia	414	459	218	304	248	107
Cagliari	40	69	34	55	72	80
S. Antioco	—	—	—	—	—	—
Messina	56	96	36	41	49	34
Catania	155	103	76	62	98	71
P. Empedocle	—	—	1	15	12	3
Trapani	90	75	18	30	27	30
Palermo	148	171	82	119	95	75
TOTALE	4.427	4.914	3.417	3.621	2.963	2.612
TRIESTE	—	—	—	—	320	247

(a) al 31 dicembre di ogni anno. Per il 1952 al 30 settembre.

Per importanza dei porti di iscrizione si hanno le seguenti cifre al dicembre 1951 :

PORTI	STATO MAGGIORE	BASSA FORZA	TOTALI
Genova	1.103	18.125	19.228
Napoli	497	7.366	7.863
Venezia	248	3.572	3.820
Trieste	320	2.966	3.286
Bari	91	2.638	2.729
La Spezia	226	2.555	2.781
Palermo	95	2.174	2.269
	2.580	39.396	41.976

Gli altri porti hanno meno di 2.000 iscritti.

Questa distinzione faciliterà la nostra ricerca, in quanto limiteremo a questi porti gli esami particolari partendo dal fatto che essi raccolgono oltre l'80 % degli iscritti, e sono quelli ove si concentra praticamente quasi tutta l'attività dell'armamento italiano intesa come industria moderna.

Il personale imbarcato attraverso tutti gli uffici esistenti, ha avuto negli ultimi anni il seguente andamento :

CATEGORIE	1949	1950	1951
Stato Maggiore	3.085	3.586	4.131
Bassa Forza	15.629	16.293	20.894

L'aumento è stato continuo e considerevole di anno in anno, benchè sia da considerare che nel maggio 1950 il periodo di avvicendamento a bordo è stato portato a 12 mesi contro i 9 mesi degli anni precedenti, e che nel corso del 1951 è salito a 14 mesi, mentre alcune categorie di marittimi sono state escluse dall'obbligo di avvicinarsi. Mentre però nel 1951 il numero degli ufficiali imbarcati ha notevolmente superato la cifra di quelli in attesa di imbarco, il numero dei marittimi di bassa forza è ancora inferiore alla metà di quelli in attesa di

imbarco. Ciò ha la sua importanza, in quanto la sistemazione degli ufficiali può considerarsi pressochè normale dati i periodi di imbarco e di sosta a terra; mentre invece per la bassa forza la possibilità di trovare un ingaggio a bordo è ancora sottoposta ad una forte alea. Quanto al rapporto fra gli imbarcati durante l'anno e il numero degli iscritti a fine d'anno per ciascun porto, senza tener conto delle qualifiche, ma considerando il fenomeno nel suo complesso, si hanno i seguenti valori disponibili per il 1950 e il 1951 per i principali porti già indicati.

P O R T I	1950		1951	
	S. M.	B. F.	S. M.	B. F.
Genova	1,62	0,52	2,43	0,59
Napoli	0,66	0,30	0,91	0,39
Venezia	0,72	0,33	1,05	0,38
Trieste	—	—	0,84	1,05
Bari	0,45	0,10	0,30	0,20
La Spezia	0,34	0,10	0,29	0,11
Palermo	0,37	0,22	0,89	0,25

È evidente la posizione di privilegio goduta da Genova, e della situazione relativamente meno tesa dei porti di Napoli Venezia e Trieste, benchè in tutti i porti — salvo che per Trieste — vi sia una notevole differenza fra le migliori condizioni del personale di Stato Maggiore e quello di bassa forza. È notevole pure il fatto che i primi quattro porti, che non raccolgono più del 60 % degli iscritti ai turni di collocamento di tutto lo Stato, hanno avuto il 90 % degli imbarcati per lo S. M. ed oltre l'85 % di quelli di bassa forza (rispettivamente 3729 su 4132 e 18.123 su 20.894), il che dà la conferma del concentrazione delle imprese armatoriali in essi anche per il fatto che vi si effettua l'armamento in largo numero di unità iscritte in altri compartimenti.

32. — Per avere un'idea esatta dell'attrazione di questi centri armatoriali sugli iscritti in altra località dello Stato, occorrerebbero dei dati che purtroppo esistono a disposizione soltanto per Genova.

Essi sono aggiornati all'ottobre scorso, e danno la seguente composizione percentuale, per matricola d'origine, dei marittimi iscritti nei locali turni di collocamento nel quadriennio 1948-51.

<i>Liguria</i>	37,15	<i>Abruzzi</i>		
Savona	1,33	Pescara	0,76	0,76
Genova	24,98			
Imperia	1,95	<i>Marche</i>		
La Spezia	8,89	Ancona	1,55	1,55
<i>Toscana</i>	4,61	<i>Emilia-Romagna</i>		1,06
Livorno	1,15	Ravenna	0,32	
Porto S. Stefano	0,21	Rimini	0,74	
P. Ferrario	1,23			
Viareggio	2,02	<i>Veneto</i>		1,61
<i>Lazio</i>	1,81	Chioggia	0,24	
Civitavecchia	0,11	Monfalcone	0,85	
Roma	0,43	Venezia	0,52	
Gaeta	1,27	<i>Trieste</i>	0,59	0,59
<i>Campania</i>	13,49	<i>Sicilia</i>		19,71
Castellammare		Catania	4,45	
di Stabia	1,39	Messina	3,68	
Napoli	3,33	Palermo	1,22	
Salerno	0,49	P. Empedocle	2,13	
Torre del Greco	8,28	Siracusa	3,81	
<i>Calabria</i>	7,16	Trapani	4,42	
Crotona	0,03	<i>Sardegna</i>		1,65
R. Calabria	3,58	Cagliari	0,60	
Vibo Valentia	3,55	Olbia	1,05	
<i>Puglia</i>	8,85	TOTALE GENERALE		100,00
Bari	1,86			
Brindisi	0,89			
Molfetta	5,75			
Taranto	0,35			

Questa ripartizione dà un quadro assai rappresentativo di quella che è la situazione nel maggior centro armatoriale d'Italia, situazione che si presenta in forma caratteristica, ma assai meno spiccata, per gli altri centri importanti. Ad esempio, un esame necessariamente affrettato compiuto dal sottoscritto all'Ufficio di collocamento di Napoli, ha posto in evidenza la prevalenza dei marittimi dei centri del Golfo, iscritti a Torre del Greco e Castellammare di Stabia su quelli del Capoluogo; mentre, per la minore importanza rispetto a Genova, l'affluenza dalle altre provincie è prevalentemente di carattere regionale. A Genova, invece, il fenomeno assume carattere nazionale, e, come riferisce la locale Capitaneria, esso ha degli importanti riflessi sociali, perchè per la

lunga attesa dell'imbarco, il marittimo di altra regione emigra con tutta la famiglia senza disporre di particolari risorse proprie. Ne consegue che al concetto liberale che ha presieduto alla regolamentazione degli uffici di collocamento — concetto che, peraltro, risponde alle necessità tecniche dell'arruolamento — deve attribuirsi la responsabilità di fenomeni patologici, quali il contrabbando, la delinquenza, e, nel caso più benevolo, l'aumento della disoccupazione e del vagabondaggio. Questi fenomeni sono pressochè inavvertiti negli altri centri di arruolamento, e soprattutto a Napoli — dove peraltro la possibilità di trovare un imbarco è minore — perchè i marittimi colà iscritti, come si è detto, abitano in centri non distanti, e quindi di regola possono tornare alle loro abitazioni nelle ore nelle quali non si effettuano turni di chiamata.

33. — Quali sono le possibilità di lavoro offerte dalla nostra flotta mercantile? Le cifre al riguardo sono ormai abbastanza fondate, ed un controllo delle valutazioni fatte dal Ministero della Marina Mercantile è realizzabile grazie ai dati delle Casse Marittime, le quali assicurano contro le malattie e gli infortuni, tutti coloro che hanno periodi d'imbarco di qualsiasi durata. Vedremo in seguito le differenze di criterî alle quali sono da attribuirsi i risultati divergenti.

Secondo i dati esposti nella tavola II il numero complessivo dei marittimi imbarcati sulle navi da traffico è andato regolarmente aumentando, com'era del resto prevedibile, con lo sviluppo del tonnellaggio in esercizio. Esso era di 20702 unità al 31 dicembre 1947, epoca dalla quale le rilevazioni sono diventate più attendibili, di 25.349 al 31 dicembre 1948, di 26.152 al 1949, di 28.933 al 1950, di 32.488 al 1951, ed alla data più recente dovrebbe essere salito ad almeno 35.000 unità. L'aumento della flotta in tonnellaggio, è stato tuttavia sensibilmente superiore a quello del personale impiegato; contro, infatti, un rapporto di 1,54 nel numero degli imbarcati al 31 dicembre 1951 rispetto a quelli del 31 dicembre 1947, vi è un tonnellaggio lordo complessivo passato ad 1,66. Ciò perchè in questi ultimi anni si è avuta una notevole contrazione nel tonnellaggio moto velico da traffico, passato da 79.250 a 62.480 tonn. s. l. (ed ancora più ridotto, in proporzione, per il sopravvenuto disarmo di circa il 25 % della sua consistenza) che, impiega un numero relativamente assai superiore di persone (circa 1 ogni 15 tonn. s. l.). Infatti, nel detto periodo, il numero degli imbarcati su tali navi si è ridotto da 5315 a 4421 unità, mentre quello sulle navi a propulsione meccanica è passato da 15.387 unità al 1947 a 28.067 unità. Con questà distinzione si giunge ad un capovolgimento piuttosto sorprendente dei rapporti, risultando il numero delle persone imbarcate sulle navi a propulsione meccanica aumentato di 1,82 contro

1,70 del tonnellaggio. Ma il fenomeno è invece perfettamente spiegabile a sua volta con l'incremento del personale imbarcato sulle navi miste e passeggeri che è relativamente più numeroso. Ora, grazie allo sviluppo realizzato nel periodo in esame dal naviglio misto e da passeggeri l'impiego su di esso si è più che triplicato essendo passato da 2.961 unità al 1947 a ben 9.444 nel 1951.

34. — Le cifre precedenti sono confermate in gran parte da quelle aggiornate al 31 ottobre 1952 della posizione assicurativa delle tre Casse Marittime, basate sul numero presunto delle persone imbarcate sulle unità in esercizio. I dati delle Casse Marittime sono tuttavia leggermente superiori al reale perchè :

a) tengono conto anche del personale imbarcato sulle unità minori, addette al traffico locale e al servizio dei porti, e quindi fornite di licenza e non di atto di nazionalità.

Vi è, così, una differenza di circa un centinaio di unità delle navi a propulsione meccanica, e di circa trecento in quelle a vela o a propulsione motovelica da traffico in esercizio, che si riverbera nell'aumento di quasi 2 mila persone imbarcate ;

b) sono calcolati in via provvisoria delle casse Marittime con una certa larghezza, in attesa di conguagli che si svolgono a distanza di anni, che gli armatori fanno per il versamento definitivo dei contributi.

In complesso, da quanto si rileva dalla tavola V il numero dei marittimi imbarcati così calcolato, risultava di circa 40.000 unità di cui oltre 7.000 di Stato Maggiore imbarcate sulle unità a propulsione meccanica (per le altre navi non è stato possibile avere la distinzione tra S. M. e bassa forza). Le navi in esercizio a tale data ammontano a 2500, e il salario annuale supera i 23 miliardi di lire, corrispondenti a circa 60 volte l'ammontare — errato certamente in difetto — dei salari pagati nel 1938, quali risultarono dal censimento industriale (vedi Premessa, par. 10).

35. — I dati finora esposti non tengono conto dei marittimi veri imbarcati sui pescherecci addetti alla grande pesca. Gli equipaggi di tali natanti sono saliti da 10.611 nel 1947 a 14.112 nel 1951. Di essi, un terzo almeno, ossia 3.500 unità, è costituito da personale marittimo vero e proprio, sicchè tenendo conto degli arrotondamenti, il numero attuale degli imbarcati deve fissarsi in 40.000 marittimi e circa 10.000 pescatori di alto mare, dei quali sarà parlato in altra sede. Sfortunatamente, non è possibile fare una valutazione attendibile dei vari gradi e delle specialità alle quali appartengono gli imbarcati : *grosso modo*, il rapporto fra lo Stato Maggiore e bassa forza è di 1 a 4 nelle navi a propulsione meccanica, sicchè sui 28.000 imbarcati, circa 7.000 sono quello di Stato Maggiore ed il resto di bassa forza. Questa composizione è nettamente diversa da quella degli aspiranti agli imbarchi, i quali erano nel 1947

Tav. V. — Posizione assicurativa delle tre Casse Marittime sulla base del naviglio in esercizio al 31-12-1952

NAVIGLIO IN ESERCIZIO	CASSA TIRRENA GENOVA	CASSA ME- RIDIONALE NAPOLI	CASSA ADRIATICA TRIESTE	TOTALE
Navi passeggeri e miste in esercizio . .	32	59	54	145
Navi da carico e cisterne	412	190	196	798
Rimorchiatori, pontoni, ecc.	199	129	36	364
Velieri e Motovelieri da traffico . . .	201	738	254	1.193
TOTALE unità in esercizio . . .	844	1.116	540	2.500
NUMERO PERSONE IMBARCATE				
Su navi passeggeri S. M.	569	530	544	1.643
B. F.	4.588	3.351	3.791	11.730
Su navi da carico cisterna S. M.	3.046	1.268	1.328	5.642
B. F.	7.397	3.071	3.799	14.267
Rimorchiatori velieri	686	482	435	1.513
Motori da traffico	797	2.733	1.378	4.908
	17.083	11.435	11.185	39.703
TOTALE salari assicurati (milioni di lire)	13.309	5.379	4.578	23.266

in un rapporto di 1 ufficiale per 8 marittimi iscritti ai turni di collocamento, e si ridussero nel 1951 ad 1 ufficiale per 15 marittimi. Oltre alle persone sopra elencate, esiste ancora qualche migliaio di persone imbarcate su natanti addetti al traffico locale, armati con licenza. Ma la cifra indicata nel paragrafo 12 è stata arrotondata proprio per tener conto di questo personale, che, è bene ricordarlo, deve essere distinto da quell'altro addetto ai servizi interni dei porti e della nave, munito solo del foglio matricolare.

36. — Il numero totale dei marittimi professionisti, ove si tenga conto degli iscritti ai turni di collocamento, aggiunti agli imbarcati, non supera quindi le 90.000 unità, anzi è sensibilmente inferiore per le considerazioni che dopo esporremo. A stretto rigore, il numero dei disoccupati sarebbe nettamente superiore a quello degli imbarcati. Tuttavia, anche con questa prima approssi-

mazione, l'aspetto delle cose è diverso a seconda che si parli di ufficiali o di bassa forza. Riferendoci sempre alle navi a propulsione meccanica e tenendo conto dei dati degli uffici di collocamento, nella prima categoria, i disoccupati ufficiali sarebbero circa 3.183 unità, meno della metà dei 7.000 imbarcati; nella seconda, quelli imbarcati, con 20.000 unità, sarebbero meno della metà di quelli disoccupati. Se poi aggiungiamo i marittimi che per essere impiegati nel traffico locale non si iscrivono ai turni di collocamento, il rapporto diminuisce ancora, a discapito della bassa forza. È questo è l'unico vero aspetto preoccupante.

Per lo Stato Maggiore ci si avvia ad una situazione poco differente dall'equilibrio. A parte tutto, il normale avvicendamento tiene a terra sempre una aliquota considerevole degli ufficiali. Comunque, il fenomeno della disoccupazione esiste, anche se in misura limitata, ma la sua limitazione è più dovuta a carattere specificatamente professionale della categoria, che non permette fenomeni di osmosi, per così dire, verso altre attività. L'ufficiale disoccupato è veramente un disoccupato nella grandissima maggioranza dei casi, e la sua preparazione professionale è un patrimonio pubblico che si perde col mancato esercizio.

È soltanto confortante constatare che in cinque anni il numero degli ufficiali iscritti ai turni si sia ridotto di un terzo, e che più tenderà a ridursi coi preventivati aumenti di naviglio. Tuttavia, da un più accurato esame e da ricerche in proposito eseguite, il basso numero degli ufficiali iscritti ai turni si deve anche spiegare col fatto che oggi molti di essi preferiscono trattare direttamente con gli armatori, perchè non fanno più parte del personale avvicendabile. Si verifica perfino che essi accettino una disoccupazione volontaria per vagliare le offerte che non possono mancare. L'eventuale disagio della mancanza di lavoro viene mitigato spesso dalla concessione del sussidio normale di disoccupazione da parte dell'I.N.P.S. purchè essi nei due anni abbiano versato 52 contributi assicurativi settimanali.

Un'altra ragione che spiega il verificarsi del fenomeno è data dalla generale penuria di ufficiali qualificati. Tuttora, casi di disoccupazione permanente non mancano fra i comandanti, i I ufficiali, e in misura maggiore fra i padroni marittimi ed i motoristi di I e II classe, già autorizzati a mansioni superiori. Fra i comandanti il fenomeno della disoccupazione è dovuto al fatto che molti pensionati, per l'insufficienza delle pensioni loro corrisposte dalla Previdenza prima della recente riforma, erano costretti a trovare un'occupazione, movendo quindi, concorrenza ai comandanti più giovani. Per i padroni e i motoristi già autorizzati a mansioni superiori, la disoccupazione è dovuta alla preferenza, da parte degli armatori, per i diplomati ora disponibili, come più rispondenti alle esigenze di bordo. Altri fenomeni di disoccupazione involontaria assai

gravi si presentano fra gli allievi di coperta e meno acuti per quelli di macchina che hanno recentemente conseguito la licenza nelle ultime sessioni. Per questi ultimi si ha ragione di ritenere che il fenomeno abbia carattere temporaneo.

Dove invece il fenomeno della disoccupazione è grave anche se provocato in parte dalla mancata specializzazione del personale, è nella bassa forza. Nei cinque anni da noi considerati, il numero degli iscritti agli uffici di collocamento è aumentato di oltre il 30 %, corrispondente a quasi 12.000 unità, mentre invece il numero degli imbarcati sulle navi a propulsione meccanica è aumentato di sole 9-10 mila unità. Ciò vuol dire che l'aumento del numero di coloro che si sono rivolti al mare è stato più che doppio di quel che sia stato possibile ingaggiare con l'espansione del tonnellaggio. Ciò preoccupa soprattutto in considerazione della recente apertuta indiscriminata delle matricole, che farà affluire una folla di nuove reclute al mare, in un numero che non è azzardato fissare in 40-50.000 unità. È ben vero che una larga parte dei nuovi iscritti rimarranno tali solo agli effetti amministrativi, ma poichè l'iscrizione ai turni può dare sempre l'adito ad accampare dei diritti, l'inflazione delle matricole al momento attuale non può non preoccupare.

37. — Per poter dare un'idea concreta delle precedenti affermazioni, esponiamo la dinamica degli imbarchi complessivamente effettuati, nei cinque porti principali ; Genova, Napoli, Palermo, Venezia, Trieste per ciascuna delle categorie degli iscritti. Premettiamo che anche queste cifre non possono dare una visione esatta del fenomeno, perchè, mentre la cifra degli imbarchi è quella complessiva dell'anno, quella degli iscritti è data da una media fatta dalle cifre risultanti al 1° gennaio ed al 31 dicembre 1951. Nè si è tenuto conto delle cancellazioni dovute non ad imbarchi, ma ad altri motivi. Ad ogni modo i risultati, pur con queste riserve, possono considerarsi assai soddisfacenti, in quanto là dove il numero degli imbarchi nell'anno supera largamente il numero degli iscritti, devesi intendere che nella peggiore delle ipotesi non vi è pericolo di disoccupazione permanente, ma bensì temporanea, con un periodo medio che si restringe in misura inversa al multiplo degli imbarchi rispetto a quello degli iscritti. Ad esempio, poichè i comandanti imbarcati sono stati nell'anno in esame 397 rispetto ai 116 iscritti in media, si ha un periodo di attesa a terra per la categoria, inferiore ai quattro mesi. Tale media aumenta gradualmente per le altre qualifiche dello Stato Maggiore di coperta (vedi Tav. VI) fino a trovare un pauroso squilibrio contrario per gli allievi, il cui avvicendamento si presenta addirittura con un ritmo triennale. La situazione è migliore per il personale di macchina, dove si hanno rapporti non molto differenti di quelli di coperta ; è invece assai migliore per gli allievi di macchina, ove però il ritmo di avvicen-

Tav. VI. — Marittimi iscritti nei turni di collocamento di Genova, Napoli, Palermo, Venezia e Trieste imbarcati durante il 1951 — Personale di Stato Maggiore

QUALIFICHE	MEDIA ISCRITTI	NUMERO IMBARCATI	QUALIFICHE	MEDIA ISCRITTI	NUMERO IMBARCATI
Comandanti . . .	116	397	III Ufficiale	127	286
I Ufficiali coperta .	130	430	Allievi ufficiali mac.	257	251
II » » . . .	180	346	Ufficiali commissari	25	27
III » » . . .	116	213	Allievi ufficiali com.	40	21
Allievi	838	274	Ufficiali medici . .	—	—
Direttori di mac- china	157	444	Ufficiali R. T. (liberi)	286	258
I Ufficiali	109	472			
II »	230	374	TOTALE	2.611	3.793

damento si mantiene corrispondente all'incirca ad un anno. Meno brillanti, ma non insoddisfacenti, le condizioni degli altri ufficiali.

Per la bassa forza, una visione complessiva si può dare soltanto per grandi classi, perchè, troppe sono le differenze fra qualifiche e qualifche. Disastrosa è la condizione del personale di coperta non qualificato : 7328 mozzi iscritti, per 957 imbarcati; grave è anche per i marinai: 5349 contro 3538 imbarcati; e per i giovanotti di I e II : 2774 contro 1094. Ma anche per altro personale non qualificato o di scarsa qualificazione come operai meccanici, carbonai, garzoni e mozzi di cucina, piccoli di camera (3100 contro 502 imbarcati), giovani di camera, camerieri, cameriere, ecc. Nelle specializzazioni, invece, la situazione è sostanzialmente migliore, e si arriva ad ottime possibilità per i frigoriferisti (91 imbarcati contro 37 iscritti), negli ingrassatori, fuochisti a nafta, I e II cuochi, e via dicendo.

Tuttavia, gli specializzati fanno scarso numero, e sono quelli che normalmente trovano facile impiego anche a terra. Il problema resta per la massa per la quale valgono le considerazioni seguenti.

38 — Il fenomeno della disoccupazione della bassa forza è però sussistente soltanto in parte. Una notevole aliquota dei marittimi iscritti come tali esercita mestieri o attività professionali a terra che sono le stesse di quelle esercitate a bordo durante l'imbarco : tali sono i camerieri, i garzoni, i macellai, i panettieri, gli elettricisti e via dicendo ; mentre un'altra notevole aliquota

Tav. VII. — Marittimi iscritti ed imbarcati nei turni di collocamento nelle Capitanerie di porto di Genova, Napoli, Palermo, Venezia e Trieste

(Bassa Forza)

QUALIFICHE	MEDIA ISCRITTI	NUMERO IMBARCATI	QUALIFICHE	MEDIA ISCRITTI	NUMERO IMBARCATI
Nostromi	417	422	Pasticcieri	63	100
Carpentieri	393	183	Macellai	63	47
Pennesi	18	4	I Cambusieri	76	66
Marinai	5.349	3.538	II »	147	146
Giovanotti di I	2.774	1.094	Garzoni di cambusa	12	69
Giovanotti di II			» » macellai	21	8
Mozzi di coperta	7.328	957	» » II	389	139
Infermieri	201	78	Cuochi equipaggio	373	665
II infermieri			Maestri di casa	58	54
Capitani d'armi	12	21	I Camerieri	76	145
Marinai pompieri	8	5	II Amanuensi	130	77
Capi fuochisti	240	354	Camerieri	2.612	1.935
Operai meccanici	720	488	Baristi	67	70
» motoristi	471	270	Guardarobieri	55	61
» tornitori	41	39	Lavandai	23	43
» tankisti	23	47	Barbieri	70	57
» frigoriferisti	37	91	Garzoni di camera	1.670	962
I Elettrecisti	624	491	Piccoli di camera	3.100	502
II »			Magazzinieri di cam.	11	11
Ottonai	32	39	Musicanti	77	59
Ingrassatori	629	790	Tipografi	24	23
Fuochisti a nafta	1.332	1.518	Operatori cinema	12	2
» a carbone	394	333	Fotografi	6	8
Carbonai	2.116	623	Ebanisti-stipettai	15	6
Allievi motoristi	16	8	Camerieri pompieri	7	6
Capi operai	3	3	» interpreti	12	32
Operai autorizzati	4	2	Cameriere	331	209
Capi cuochi	31	39	» interpr.	1	—
I Cuochi	131	165	Infermiere	192	89
II »	127	209	Guardarobiere	2	4
III »	216	184	Stiratrici-lavandaie	42	51
Garzoni e mozzi di cucina	2.421	816	Venditrici	10	8
Capi panettieri	35	22	Manicure	7	—
Panettieri	306	127	TOTALE	36.203	18.614

esercita a terra professioni non qualificate, perchè non ha una qualifica particolare, neppure per la categoria nella quale si trova iscritto ai turni di collocamento. Così molti mozzi o marinai di coperta esercitano la professione di bracciante o muratore o bagnino, barcaiolo, e via dicendo. Si tratta della categoria più numerosa esistente nei turni; e ciò vuol dire che la mancanza di qualifica li aiuta a trovare gli espedienti adatti per trarre i mezzi di vita.

La possibilità di esercitare più attività è resa possibile dalle regolamentazioni dei turni di collocamento marittimo. Per essere iscritti a questi occorre presentare solo il libretto di navigazione valido. Quindi, il fatto che l'iscritto eserciti un'altra professione è del tutto irrilevante, come irrilevante è anche il fatto che egli venga iscritto negli elenchi dei disoccupati presso qualsivoglia altro ufficio di collocamento non marittimo. Tanto è vero che anche per i sussidi di disoccupazione c'è la possibilità del cumulo col premio di attesa imbarco, proprio di alcune categorie di marittimi iscritti ai propri turni di collocamento.

Ci sono poi le possibilità di imbarchi che non comportano cancellazione dai turni. Sono infatti esclusi dal controllo tutti gli imbarchi su navi fino a 50 tonn. di s. l., che svolgono traffico locale, sicchè molti marittimi possono trovare impiego pur figurando tra i disoccupati. Per le navi superiori alle 50 tonn. l'imbarco è seguito dalla cancellazione dal turno presso l'ufficio. Tuttavia, il Comitato paritetico che disciplina il funzionamento di ciascun ufficio, può concedere autorizzazioni ad imbarcare su tale naviglio per periodi di qualche settimana. Infine, il marittimo a turno può essere chiamato al lavoro alle cosiddette *corvées*, ossia a lavori a bordo delle navi ferme in porto che non possono essere affidate alle normali maestranze delle officine. Per queste ragioni, per giungere alla determinazione numerica del fenomeno della disoccupazione occorrono ulteriori indagini. Per quanto non sia dato avere una cifra sicura, può all'uopo servire quella dei marittimi fruanti del premio di attesa, che di regola sono dei veri professionisti senza lavoro, anche perchè coloro che risultano retribuiti in altra attività ne sono esclusi. Ma anche questa distinzione non è assoluta: così, non si può escludere che il marittimo che non fruisca del premio sia un vero disoccupato. D'altra parte, la condizione che subordina la concessione del premio a chi ha almeno cinque anni di esercizio della navigazione, non esclude che coloro che non hanno avuto opportunità di compiere il periodo minimo prescritto, anche per la loro giovane età, siano senza lavoro in attesa d'imbarco.

Secondo i dati dell'Ufficio corresponsione assegni, il numero dei marittimi fruanti di tale provvidenza è stato dal 1° gennaio 1949 al 30 giugno 1952 di 20.401 per un totale di 4.374.142 giornate lavorative. Volendo ottenere la media degli assistiti — anno, si arriva ad una cifra di disoccupati di 4.166 unità permanenti, cifra che però rappresenta solo una parte dei disoccupati effettivi,

probabilmente un terzo, dato il rigore delle condizioni richieste per l'ammissione a tale beneficio. Numericamente non si tratta di un fenomeno a sè e per sè assai grave, e confrontabile con quanto si verifica in altre attività economiche del nostro Paese, ma esso assume aspetti preoccupanti se lo si mette in rapporto con la massa crescente delle persone che intendono fruire delle possibilità loro offerte dell'esistenza di un rigoroso turno di avvicendamento, e che portano con sè uno scadimento professionale dei ceti marinari senza portare alcuna specializzazione. E ciò, mentre in altre categorie di marittimi, quali elettricisti frigoriferisti e motoristi, si nota scarsità di offerta davanti ad una domanda crescente. Ma di questo ed altri aspetti ci riserviamo di parlare in seguito più particolarmente.

39. — Restano da considerare i marittimi imbarcati su navi estere. Questi sfuggono ad un severo controllo. Le disposizioni date agli Ispettorati di frontiera di P. S. per segnalare gli espatri per imbarchi su navi straniere sono soltanto in parte effettive. Non si esclude perfino che vi sia qualche individuo che, pur navigando su tali navi, risulti disoccupato perchè ancora iscritto ai turni nonostante tutte le cautele che le autorità osservano in proposito, ma si tratta di caso piuttosto raro.

Le segnalazioni per imbarco su nave estera non vengono elaborate dalle Capitanerie per deficienza di mezzi, quindi, esse risultano nel complesso sconosciute in via ufficiale. Valgono le stime fatte negli ambienti più direttamente interessati. Secondo queste, si danno da 4.000 a 6.000 unità, cifra comunque ragionevolissima e che riguarda un settimo o un quinto, a seconda dei casi, dei marittimi imbarcati sulle navi nazionali. Secondo la situazione al 31 ottobre scorso fornita dalla Cassa Marittima Tirrena che controlla la quasi totalità di tali marittimi ai fini dell'assicurazione malattia ed infortuni, questi ammonterebbero a circa 4.000 unità, ma di fatto sono certamente anche più numerosi, perchè non sempre si tratta di personale regolarmente immatricolato: specialmente per i servizi, molti sono sforniti del relativo libretto di navigazione, essendo possibile l'imbarco anche col solo passaporto per l'estero. Risultano altresì imbarcati molti ufficiali e sottufficiali già congedati dalla Marina Militare, sforniti del libretto matricolare.

Navi panamensi, liberiane, costaricane, elleniche, sono armate con equipaggi italiani considerati di altissimo rendimento, e retribuiti di regola con paghe superiori a quelle normali. Negli scorsi anni, prima che la ricostruzione del naviglio italiano riprendesse l'attuale consistenza, il numero di questo personale era ancora più numeroso in cifra assoluta, e quindi rappresentò il 30-40 % del personale imbarcato sul nostro naviglio a propulsione meccanica. Ma oggi la situazione è mutata: tuttavia, non poche compagnie, specialmente di petro-

liere, ricorrono ampiamente all'armamento con equipaggio italiano. Resta a tal proposito da precisare che dietro queste compagnie di nazionalità estera raramente esistono interessi italiani ; per la più gran parte si tratta di compagnie americane, greche, o di altra nazionalità che offrono a nostre imprese la gestione del loro naviglio. Un grande complesso, la Standard Oil Company ha affidato in gestione a tre distinte ditte armatoriali italiane di Genova altrettanti gruppi di sue grosse petroliere. Anche navi di linea passeggeri, greche e panamensi, imbarcano personale di camera italiano, per le ben note attitudini a tali servizi. In complesso si tratta di un notevole lenimento alla situazione dell'occupazione che altrimenti sarebbe assai più gravosa.

CAPITOLO III

LIMITAZIONI E CORRETTIVI RIGUARDANTI L'OFFERTA DI LAVORO E POSSIBILITÀ DI INCREMENTO DELL'OCCUPAZIONE DEI MARITTIMI

40. Il problema dell'avvicendamento nel dopoguerra. — 41. La riapertura delle matricole. — 42. Il problema degli specialisti e degli anziani. — 43. L'aumento del tonnellaggio e l'aumento dell'occupazione. — 44. L'aumento delle tabelle di armamento. — 45. L'imbarco degli allievi di coperta. — 46. L'imbarco su navi estere.

40. — Il problema che ha assillato il mondo marittimo italiano nel dopoguerra è stato quello di assicurare una rapida ricostruzione della flotta, indispensabile tanto per le esigenze dell'economia nazionale, quanto per la conservazione di un patrimonio di professionisti che rischiava di andare definitivamente perduto. Lo squilibrio, già in parte esistente, tra offerta e domanda di mano d'opera, potè allora esser corretto solo in piccola parte con l'avvicendamento e la eliminazione dei turni particolari, che avrebbero permesso una cernita del personale da parte dell'armatore. Le organizzazioni sindacali chiesero e ottennero che non vi fosse alcuna libertà di scelta da parte di questi ultimi, in modo che a tutti i marittimi disponibili venisse offerto lo stesso trattamento. Tale misura aveva i suoi aspetti negativi, comunque, non ve ne poteva essere altra, per lungo periodo di tempo, che permettesse un modesto ma equo impiego per tutte le forze disponibili. Questo stato di cose è stato gradualmente modificato col ripristino parziale dei turni particolari, col prolungamento del periodo di avvicendamento a bordo per una sufficiente lunghezza. Inoltre, una larga percentuale del personale responsabile è stata sottratta all'obbligo di sbarcare dopo un periodo più o meno lungo di lavoro a bordo; tuttavia, l'attuale sistema ancora non soddisfa le parti perchè lascia insoluti gravissimi problemi, ed altri ne provoca. Così, l'armamento desidererebbe poter scegliere, come sempre ha fatto, integralmente il proprio personale attraverso la facoltà di attingere l'equipaggio esclusivamente dai propri turni particolari. L'armamento a tal proposito si appella a fondate ragioni di carattere generale, in quanto osserva che la facoltà di attingere solamente il 50 % del personale sulle navi da carico, e l'80 % di quello sulle navi passeggeri, fa sì che gli armatori lascino nella quota da prelevare al turno generale il personale che costituisce la parte meno qualificata dell'equipaggio (mozzi, giovanotti, carbonai, ed anche allievi). Ciò significa

che per detto personale l'attesa per un imbarco a turno generale può estendersi per un lungo periodo di anni ; e questo fatto, generalizzandosi, può portare ad un diffuso decadimento professionale mancando un sufficiente esercizio a bordo, necessario anche per il personale non qualificato. Con la facoltà di scegliere l'intero equipaggio dal proprio turno particolare, ogni armatore manterrebbe invece il numero degli iscritti ad un livello sufficiente per assicurare il normale flusso degli sbarchi ed imbarchi nelle proprie navi, ed evitando ai veri professionisti dei fastidiosi periodi di disoccupazione involontaria.

41. — Il problema sollevato dall'esistenza dei turni di collocamento combinato con quello dell'avvicendamento si presenta oggi più acuto per l'apertura indiscriminata delle matricole recentemente stabilita dal Decreto ministeriale 11 agosto 1952. Devesi al proposito premettere che l'esistenza di un meccanismo per cui automaticamente chi sia in possesso di un libretto matricolare in piena validità, possa essere iscritto nei turni generali, ha fatto sì che molta gente, avendone la possibilità, l'abbia utilizzata. E ciò anche nel caso che l'interessato sapesse che per fare un periodo di imbarco avrebbe dovuto attendere degli anni ; tanto più che la maggioranza delle persone così iscritte avevano una propria occupazione retribuita che permetteva loro senza alcuna pena particolare di restare a lungo in attesa, contrariamente a ciò che si verifica per chi è un autentico disoccupato.

Sicchè, il mantenimento dell'avvicendamento nei termini attuali, ha riportato al mare gente che vi apparteneva solo casualmente in quanto a suo tempo si era procurato il libretto matricolare senza alcuno scopo preciso. Il fenomeno era finora rimasto limitato dal fatto che nel dopoguerra poche erano state le nuove immatricolazioni nella gente di mare, e molti gli eliminati per mancato esercizio della navigazione. Con le nuove iscrizioni, invece, molte migliaia di persone verranno accettate nei turni : persone che già si preparano ad attendere anni, pur di avere un'occasione per viaggiare. E ciò a prescindere da altre possibilità non del tutto confessabili, che ispirano molti ad inoltrare la domanda d'iscrizione.

42. — L'interesse generale sarebbe che le nuove forze affluenti sul mare potessero essere agevolmente assorbite da una crescente domanda di lavoro. Questo assorbimento presuppone anche un'equilibrata formazione professionale, per cui vi siano nelle varie specialità e per i vari titoli, all'incirca le stesse condizioni tra domanda ed offerta. Invece, già con l'abbondante offerta attuale, vi sono categorie di specialisti che mancano, mentre quelle non qualificate risultano sovrabbondanti. Un importante passo verso una attenuazione del presen-

te disagio sarebbe un miglioramento nell'istruzione professionale, e a tal uopo mirano le sessioni anche in data recente indette, per gli esami di grado.

Non basta però la specializzazione e la qualificazione per quelli già iscritti; l'affluenza delle nuove forze dovrebbe essere regolata in modo che il personale non qualificato potesse essere ammesso soltanto fino al 18° anno di età, e ciò anche per soddisfare le esigenze della marina militare. D'altro canto, chi ha una comprovata specializzazione professionale, dovrebbe essere ammesso entro limiti molto più ampi, ad es. fino a quarant'anni di età. Numerose persone imbarcate sulle navi battenti bandiera estera, pur avendo dato prova di alta capacità professionale, navigano soltanto col passaporto, perché non possono avere il libretto matricolare, pur essendo ufficiali e sottufficiali dimessi dal servizio militare. Queste sarebbero veramente forze nuove per la marina mercantile da recuperare.

Vi è, infine, il problema dei limiti di età. Non vi è una « deadline » per il marittimo. Anche a 70-75 anni, egli può navigare, e ha diritto ad essere accolto ai turni. Unica limitazione è il diritto, riconosciuto all'armatore, di sottoporre a visita medica il marittimo di età superiore ai 60 anni, e, secondo recentissime disposizioni, di rifiutarlo anche per comprovati motivi soggettivi. Inoltre, la recente legge sulla previdenza marinara prevede per il pensionato l'annullamento della validità del libretto di navigazione, ma contro questa disposizione le proteste sono molte (2).

43. — Le limitazioni o i correttivi ora esposti riguardano l'offerta di lavoro; ma vi sono anche le possibilità di incrementare la domanda, sia mediante l'aumento del tonnellaggio della flotta in esercizio, sia aumentando le tabelle di armamento.

L'aumento generale del tonnellaggio sotto la bandiera nazionale, a parte le viete ed ormai sorpassate formule di politica marinara, è necessario anche per ragioni di carattere economico e sociale quali:

a) il raggiungimento della sicurezza economica, che significa, in ogni momento, garanzia di mantenimento di un flusso di traffico adeguato alle esigenze dell'economia nazionale;

b) il raggiungimento e il mantenimento della stabilità monetaria, che potrebbe esser garantito da un saldo attivo della nostra bilancia dei noli, che oggi, invece è deficitaria.

Tali scopi non è impossibile realizzare, in quanto vi sono sufficienti elementi per considerare l'industria dell'armamento suscettibile di notevoli svi-

(2) Tuttavia, dopo la stesura della presente monografia, sono intervenuti numerosi provvedimenti, che è doveroso segnalare, in quanto, nelle norme di attuazione del nuovo Regolamento al Codice, si tende ad assicurare alle nuove forze affluenti nelle matricole, una più adeguata specializzazione.

luppi, solo che si crei una atmosfera di assecondamento che incoraggi le tendenze « naturali » del nostro armamento. A tal uopo, la rapidità della ricostruzione postbellica è la prova più evidente delle possibilità del nostro armamento. Nei sette anni dalla cessazione delle ostilità, il tonnello è aumentato di otto volte, ed esso tende a raggiungere, entro un biennio, una consistenza di quattro milioni di tonn. di stazza lorda. È da ricordare che il *maximum* dell'anteguerra fu di circa 3,6 milioni di tonn.

44. — Un'altra possibilità di incrementare l'occupazione dei marittimi sta nell'aumento delle tabelle di armamento. Il numero delle persone a bordo fissato nelle cosiddette tabelle di armamento è in corrispondenza con gli orari normali di lavoro per i quali la durata con accordo del 15 agosto 1947 venne fissata in otto ore giornaliere. Di regola, però, il personale oltre alle otto ore normali, può compiere numerose altre ore di straordinario, a meno che non si presentino necessità particolari, ed allora il servizio dura continuamente. La tendenza a ridurre il personale imbarcato può esser sostenuta dall'armamento per evitare il mantenimento più costoso di un maggiore numero di membri dell'equipaggio preferendosi il ricorso al pagamento di ore aggiuntive di straordinario ad un equipaggio più ristretto, per poter risparmiare sulle spese di gestione. Questo problema è uno dei più dibattuti tra le organizzazioni sindacali essendo la tendenza dei marittimi a portare il numero delle persone di equipaggio ad un livello tale che escluda le prestazioni straordinarie.

Un recente accordo sindacale ha portato ad un aumento nelle tabelle di armamento delle navi « Liberty » da 31 a 34 : e dalle navi cisterna del tipo « T. 2 » da 32 a 35 : ciò ha provocato una maggiore occupazione di oltre 400 persone. Su questa via è probabile che qualche altro passo innanzi potrà esser fatto, qualora si riuscisse a dimostrare che l'aumento delle tabelle si ripercuote su un miglioramento nel rendimento degli uomini imbarcati.

Contro l'aumento del personale di bordo l'armamento oppone le necessità di mantenere bassi i costi di gestione che in Italia sono, per alcuni capi, più onerosi che negli altri paesi. La parte più importante di questi maggiori oneri è data dall'eccessivo costo del capitale da investire, costo il cui servizio incide profondamente sulla spesa di esercizio. Del pari, l'armamento italiano, per circostanze varie, non sempre può fruire di condizioni di favore nell'acquisto dei combustibili, che forma un'altra aliquota assai cospicua del costo di esercizio. C'è poi da ricordare la pressione fiscale nei suoi vari aspetti, e, infine, l'onere per la legislazione sociale-previdenziale, per assegni in attesa di imbarco, ecc., che rende la posizione dell'armamento italiano critica nella concorrenza internazionale. Se l'azione di queste forze fosse alleggerita, le richieste delle organizzazioni sindacali della gente di mare potrebbero trovare minor resistenza, come

avviene in altre marine ricche, ma non si potrebbero aggiungere, nella migliore delle ipotesi, che alcune migliaia di unità a quelle già imbarcate. La soluzione migliore potrebbe risultare sempre il potenziamento del tonnellaggio, fino ad una consistenza che desse un apporto valutario in noli attivo, assicurando lavoro ad una consistente aliquota di marittimi aggiuntivi.

45. — Un problema di particolare delicatezza è rappresentato dall'imbarco degli allievi di coperta e di macchina, che risulta di eccezionale difficoltà. L'avvicendamento dell'allievo è stato portato a 18 mesi ed anche oltre per permettere il completamento del tirocinio necessario perchè questi possa prendere il suo titolo professionale. L'imbarco contempla infatti più un tirocinio effettuato a suo vantaggio che una prestazione di lavoro, anche se questa resti implicita nell'esercizio del tirocinio. Le organizzazioni dei lavoratori richiedono per gli allievi uno *status* pari all'incirca a quello degli ufficiali, e ciò costituisce un grave onere per l'armamento, che tende a ridurre al minimo indispensabile il numero degli allievi da imbarcare. Se si tornasse al vecchio criterio di considerare l'imbarco dell'allievo nell'interesse di quest'ultimo, salvo il diritto ad essere compensato per il rendimento a bordo, senza ulteriori equiparazioni agli altri membri dell'equipaggio, si potrebbe ottenere un più largo flusso per gli allievi che attendono il loro turno di imbarco, a volte per anni, con grande scadimento delle loro possibilità professionali.

46. — Non vanno infine trascurate le possibilità di incoraggiare l'imbarco dei marittimi sulle navi estere. L'esperienza ha dimostrato che, in genere, i nostri marittimi hanno pienamente soddisfatto allorchè sono stati arruolati a bordo delle navi estere. Personale di camera viene solitamente imbarcato sulle unità passeggeri estere. Personale di ogni tipo, sulle navi battenti bandiera ombra, specialmente panamense. Tuttavia, le bandiere nordiche, e specialmente scandinave, hanno prevenzione verso i nostri marittimi non sempre ingiustificate verso la loro posizione tecnica. Da questo lato una migliore attrezzatura professionale, attraverso le scuole, potrebbe facilitare l'occupazione di molti marittimi. Contrariamente alle opinioni correnti, la creazione delle bandiere ombra, — alla quale il nostro armamento contribuisce in misura trascurabile — si è dimostrata favorevole per i nostri marittimi perchè ne ha garantito l'ingaggio per parecchie migliaia, a salari di regola convenienti. I marittimi imbarcati su navi estere hanno ormai quasi senza eccezione garanzia di trattamento previdenziale e assicurativo uguale, e qualche volta superiore, a quello concesso ai loro colleghi imbarcati su navi nazionali. All'uopo occorre distinguere fra le navi battenti bandiere ombra quelle di proprietà di grandi complessi armatoriali — specialmente petroliferi — date in gestione ad or-

ganismi armatoriali italiani, da quelle altre che sono state armate con scopi di speculazione. Le prime hanno dato ottima prova ed è considerato fortunato chi riesce a trovare imbarco su di esse, senza obbligo di avvicendamento e con tutte le garanzie di legge; le seconde hanno dato luogo a clamorosi episodi, anche recenti, che hanno sfavorevolmente colpito l'opinione pubblica. Contro queste forme deteriori di armamento era stato stabilito il boicottaggio dell'I.T.F., organizzazione internazionale dei sindacati liberi della gente di mare. Il boicottaggio non ha potuto trovare attuazione per ragioni varie — specialmente tecniche — ma l'azione sindacale è valsa in molti casi a mettere l'aut-aut a molte imprese di non chiara origine. Tuttavia, l'azione sindacale va svolta in questo campo *cum grano salis* per evitare reazioni dannose anche presso gli armatori della categoria migliore: un'azione troppo forte potrebbe infatti indurre tali armatori a rivolgersi ad altri mercati di lavoro; ed infatti, già si sono verificati casi, per cui, licenziati i marittimi italiani, ci si è rivolto al mercato tedesco, operato anch'esso da eccedente mano d'opera.

PARTE SECONDA

CAPITOLO I

DISCIPLINA DELLA PROFESSIONE DI PESCATORE

47. Personale addetto alla pesca. — 48. Sistemi di retribuzione.

47. — Come è stato detto in precedenza (Parte I, cap. primo, par. 2) il personale addetto al traffico locale ed alla pesca costiera fa parte della gente di mare di terza categoria. Vi è quindi, una notevole differenza fra la vecchia regolamentazione, la quale classificando il pescatore fra la gente di mare di II categoria, non prevedeva per questo la concessione del libretto di navigazione, ma soltanto quella del cosiddetto foglio di ricognizione. Oggi, invece, anche chi è iscritto alla gente di mare di III categoria ha il suo libretto di navigazione, il quale, però, contiene soltanto l'abilitazione all'esercizio esclusivo del traffico locale e della pesca costiera (art. 200 Reg.). Quanto allo status del pescatore, si era finora praticamente fuori da una precisa sistemazione giuridica della professione, come lo era quella del marittimo. Ciò era il portato della tradizione, che vedeva il pescatore impegnato di regola in una attività mista tra terra e mare, essendo la pesca di altura quasi una eccezione che si è andata affermando, prima timidamente con la vela, poi, con vigore, attraverso la meccanizzazione. Praticamente, il pescatore di altura era finora considerato un marittimo vero e proprio, e spesso si procurava un regolare libretto di navigazione che, peraltro, veniva ricercato, in quanto questo gli poteva offrire, nei periodi di stagione morta o di disoccupazione, una valvola di sicurezza per l'imbarco su navi mercantili. Oggi, con le nuove disposizioni del codice, ampliate nel regolamento, la professione del pescatore, agli effetti amministrativi, resta disciplinata all'incirca negli stessi termini del marittimo da traffico pur non potendo il pescatore usare il libretto come passaporto. Per queste ragioni valgono gli stessi principi giuridici esposti nella parte prima, cap. I.

48. — Una distinzione vale a mettere in chiaro ed è che la pesca è un'attività collettiva. È rarissimo il caso di attività isolata, e riguarda fenomenidi alcuna rilevanza economica e sociale. E vale anche porre in rilievo che mentre il

progresso tecnico tende a ridurre il rapporto fra il personale imbarcato e le tonnellate di stazza lorda sulle navi da traffico, nella marina peschereccia, tale rapporto si mantiene assai elevato, per la molteplicità delle persone richieste a bordo, per l'espletamento delle varie mansioni. Così sui pescherecci di medie dimensioni l'occupazione scende alla proporzione di una persona per ogni 4-5 tonnellate. Sul peschereccio, però, più che il tonnellaggio della nave, ha importanza la potenza del motore installato, che è determinante nel porre i limiti del campo di azione del mezzo. Nella piccola pesca, il minimo delle persone imbarcate su una semplice barca remo-velica è di tre unità, e giunge per le lampare fino a 9/10 uomini. Nella pesca al cianciuolo o saccaleva, occorrono da quattordici a venti persone: ma qui si è già nel campo della pesca meccanica.

Tutte queste persone sono di regola retribuite alla parte, sulla base del prodotto della vendita del pescato. Salvo nei casi in cui vi siano rapporti di parentela, tra padre e figlio, o tra fratelli, il gruppo dei pescatori accomunati nella stessa impresa, che assume nome diverso a seconda della località, ha regole fisse per la ripartizione del prodotto, per cui una parte (di regola, il 50%) va all'armatore o proprietario del mezzo, una quota inferiore al capo-pesca, ed una quota ancora inferiore ripartita secondo particolari percentuali fra gli altri partecipanti.

Nella pesca meccanizzata si hanno però delle vere convenzioni di arruolamento per cui gli imbarcati, tutti o parte, hanno diritto al minimo garantito qualunque sia l'esito della spedizione.

Vi sono in questo caso più chiari rapporti di subordinazione al posto di quelli associativi, prevalenti nella ripartizione pura e semplice. Anche da questo punto di vista, le tradizioni e le costumanze locali hanno un peso assai importante; e sarebbe stato utile, anche per una valutazione del fenomeno peschereccio ai fini sociali, un'accurata indagine *in loco*, almeno nei principali centri. Ma la brevità del tempo ha imposto l'abbandono di tale ricerca, e nel capitolo che segue l'analisi sarà forzatamente impostata su una base nazionale, con caratteri di sintesi.

CAPITOLO II

OCCUPAZIONE, DISOCCUPAZIONE E SOTTO-OCCUPAZIONE DEGLI ADDETTI ALLA PESCA

49. Complessità della pesca dal punto di vista sociale. — 50. Durata del periodo di attività. — 51. Distribuzione geografica degli addetti. — 52. Distribuzione del naviglio meccanizzato e della produzione. — 53. Valutazione numerica degli addetti e loro redditi. — 54. Disoccupazione e sottoccupazione. — 55. Il movimento cooperativistico. — 56. Possibilità di aumento della produzione. — 57. Miglioramento dell'organizzazione dei mercati e l'aumento del consumo. — 58. Conclusioni. — 59. La pesca del tonno. — 60. Industria conserviera. — 61. Industria della salagione.

49. — La pesca marittima italiana rappresenta un fenomeno sociale di grande complessità per svariate ragioni:

a) essa è esercitata da tutti i tipi di impresa, da quella capitalistica più razionale a quella individuale, con un capitale strumentale ridotto ad minimo;

b) ai vari tipi di imprese corrispondono tipi diversi di organizzazione produttiva. Trascurando per ora l'industria conserviera e quella delle tonnare, a carattere prevalentemente capitalistico, l'organizzazione produttiva delle forme di pesca marittima può essere catalogata come segue:

ab) *pesca oceanica* a carattere capitalistico, per i larghi capitali e la organizzazione tecnica di vasta portata che richiede. Si svolge attualmente per il merluzzo salato a Terranova da parte della Genepesca, e sulle coste del Marocco e oltre per il pesce congelato. Impianti di congelazione rapida sono in corso anche sulle navi agenti a Terranova, per integrare il ciclo produttivo delle grandi unità ivi impegnate;

bb) *pesca mediterranea d'altura* praticata a mezzo di motopesca da 110 a 300 cavalli (30-125 tonn. s. l.). Organizzazione raramente a carattere capitalistico, prevalentemente a carattere di piccola industria;

cb) *pesca costiera praticata con motopesca fino a 80/90 cavalli*. Con rete a strascico dal 3° al 7° miglio circa dalla costa. Organizzazione arretrata, sia dal punto di vista industriale, sia dal punto di vista tecnico, che riflette l'arretratezza delle imprese a tipo artigianale e cooperativistico sfornite di risorse;

db) *piccola pesca costiera nelle acque territoriali* in concorrenza con la precedente praticata da circa 4000 barche motorizzate, una metà delle quali con mezzi di fortuna, di regola inefficienti. Organizzazione a tipo artigianale o familiare;

eb) *piccola pesca costiera con barche remo veliche*, praticata da circa 34.000 imbarcazioni, con ciclo produttivo incerto, a spiccato carattere stagionale e compatibilmente con le condizioni meteorologiche;

fb) *pescatori a terra* molto spesso compresi con la precedente organizzazione, con occupazione saltuaria e mista con altre attività.

Le ultime tre forme raccolgono il proletariato dei pescatori vero e proprio, che ammonta a cifre cospicue, e costituisce la principale fonte di preoccupazione dal punto di vista sociale ed anche per le dannose ripercussioni, che una massa simile di lavoratori esercita sulla consistenza della fauna ittica italiana.

c) La distribuzione al consumo passa attraverso congegni tanto più imperfetti quanto più l'organizzazione produttiva è primitiva. L'assorbimento del consumo si riflette sui redditi degli addetti che diventano sempre più aleatori man mano che il mercato si restringe ed è organizzato in maniera meno efficiente.

Mentre l'addetto alla grande industria può calcolare in anticipo con sufficiente approssimazione i propri redditi, l'artigiano, cooperativista oppur no, risente l'alea di una produzione o troppo scarsa o troppo abbondante; nel primo caso, il prezzo di vendita non può superare certi limiti imposti dalla concorrenza di altri prodotti; nel secondo caso, la sovrabbondanza porta, coi prezzi di vendita minimi, redditi insufficienti;

d) Problema di tutti i paesi e tanto più gravi quanto più varia è l'economia peschereccia, come quella italiana, è quello dell'esistenza degli intermediari ossia delle categorie commerciali.

Queste si rendono indispensabili per due ragioni fondamentali: I) perchè la deperibilità del prodotto esige una rapida distribuzione; II) perchè la povertà dei capitali di esercizio rende assillante la necessità di una pronta realizzazione della vendita anche a costo di abbassare i prezzi.

e) Il movimento cooperativistico, del consorzio o comunque associativo tende a mettere insieme le risorse dei produttori per realizzare più moderne forme di produzione ma soprattutto di distribuzione, grazie anche alle grandi possibilità offerte oggi dalla radiotelegrafia, dagli autotrasporti e dalla tecnica del freddo che però in Italia è pochissimo sfruttata.

50. — L'attività produttiva della pesca non assorbe tutti i 300 giorni lavorativi dell'anno, ma soltanto un periodo che viene calcolato per la grande pesca, solitamente sui 240 giorni. Questa media, tuttavia, è più elevata nelle imprese tecnicamente più progredite, e discende notevolmente nelle categorie più povere, specialmente là dove l'attività peschereccia assume un carattere più specialmente stagionale, ed è forma integrativa dell'economia individuale. Secondo i dati del censimento della pesca del 1937 la media della pesca oceanica era sulle 227 giornate lavorative per anno, con massimi di 240/260 giornate. Per la pesca illimitata nel Mediterraneo si scendeva ai 208 giorni per scendere ancora a 135 giorni per la pesca limitata. La media generale per le unità meccanizzate era nettamente più elevata (circa 220 giornate) mentre per le barche a remi scendeva a valori assai bassi (130 all'anno). I valori minimi di occupazione permanenti così indicati sono tuttavia sensibilmente più bassi di quelli effettivi, e questa fu una delle deficienze già da noi ricordate in via introduttiva nei riguardi del predetto censimento; comunque, la loro gamma presenta un quadro abbastanza efficace per comprendere la situazione degli addetti a ciascuna categoria. I pescatori debbono ricavare dei redditi tali da permettere loro di vivere tutto l'anno con un'occupazione che dà loro impiego da meno della metà ai due terzi dei giorni vissuti. È naturale che, riducendosi il periodo di attività, aumentano le difficoltà per assicurare loro il minimo vitale; inoltre, la maggior durata del periodo è anche in funzione del miglior mezzo tecnico, donde la constatazione che chi dispone di minor capitale ha anche minore occupazione annuale, ed è più soggetto alle alee del tempo e del clima.

51. — La distribuzione geografica degli addetti alla pesca risulta anch'essa dal censimento del 1937 e noi la riprodurremo come l'unica accertata con criterio statistico, quale è stata recentemente esposta in uno studio del dottor Pacelli, (3) per sezioni di litorale.

LITORALE	SVILUPPO Km.	PESCATORI IN NUMERO	NUMERO PESCATORI PER Km.	PESCATORI IN % DEL TOT.
Ligure	342	5.702	16,7	7,4
Tirrenico	1.827	10.106	10,5	24,9
Sardo	1.849	3.298	1,8	4,3
Siculo	1.500	21.613	14,4	28,2
Ionico	458	1.075	2,3	1,4
Adriatico	1.445	25.899	17,9	33,8
IN COMPLESSO . . .	7.421	76.693	10,3	100,0

È confortante constatare che ai dati percentuali dell'ultima colonna, dedotti con un'indagine costosa a carattere nazionale, corrispondono con una sorprendente approssimazione quelli pure grossolani e certamente errati in grande eccesso, nelle cifre assolute, relativi alla distribuzione dei pescatori iscritti alla gente di mare già di II categoria alla data del 31 dicembre 1951, ricavati dalle segnalazioni annuali delle capitanerie di porto al Ministero della Marina mercantile:

LITORALE	NUMERO	% DEL TOTALE
Ligure	17.479	5,7
Tirrenico	75.144	24,5
Sardo	6.746	2,2
Siculo	104.869	34,2
Ionico	18.267	5,9
Adriatico	84.298	27,5
IN COMPLESSO . . .	306.803	100.0

(3) *La Pesca Marina Italiana nel quadriennio 1947-50*, in appendice alla Statistica della Pesca e della Caccia negli anni 1949-50 dell'Istat, Roma, 1952, pag. 65.

Nell'elencazione del 1952 mancano naturalmente i pescatori delle province giuliane perdute e ciò spiega la riduzione d'importanza relativa del litorale adriatico, mentre l'accresciuta importanza del litorale siculo è in diretta funzione del forte incremento demografico locale, nonchè del maggior peso che la Sicilia va assumendo nella economia peschereccia italiana.

52. — Parimenti tipica e, in sostanza, concordante coi dati relativi in precedenza esposti, risulta la distribuzione dei mezzi tecnici più moderni e della produzione media del quadriennio 1947-50, quale risulta dalle rilevazioni dell'Istituto Centrale di Statistica. La distribuzione dei mezzi tecnici viene calcolata sulla base dei dati al 31 dicembre 1951 relativi ai motopescherecci forniti di atto di nazionalità; quella relativa alla produzione viene riportata dallo studio del dottor Pacelli, già ricordato, riguarda il prodotto sbarcato nei porti di ogni sezione del litorale. Vi deve essere, quindi, qualche sfasamento tra tonnellaggio iscritto e pesce sbarcato, perchè non pochi pescherecci, specialmente dall'Adriatico, sono costretti a ricercare altrove zone per la loro attività.

LITORALE	NUMERO MOTOPESCA ISCRITTI	T. S. L.	% TONNELL. SUL TOTALE	PRODUZIONE MEDIA PESCE SBARCATO (1947-50)
Ligure	96	2.323	4,4	4,4
Tirrenico	419	10.479	20,0	18,7
Sardo	23	716	1,4	3,4
Siculo	516	13.351	25,4	30,5
Ionico	22	708	1,4	3,4
Adriatico	1.063	24.793	47,4	39,6
IN COMPLESSO	2.139	52.370	100.0	100.0

È evidente che la posizione del litorale adriatico risente ancora degli sviluppi realizzati nel primo dopoguerra, grazie alle grandi possibilità dei campi di pesca allora aperti alla sua attività, prevalentemente di altura, il che dette incremento alla meccanizzazione. Ma questa priorità nella meccanizzazione si trasforma, nella situazione attuale, in uno svantaggio tecnico giacchè molte fra le zone di allora sono state chiuse all'attività dei nostri pescatori. Inoltre,

per essere stata meccanizzata per prima in ordine di tempo, la flotta adriatica risulta nel suo complesso e con notevoli eccezioni (San Benedetto del Tronto, ecc.) generalmente più antiquata rispetto a quella degli altri settori, ove la meccanizzazione è stata intensificata nel dopoguerra.

53. — Le cifre in precedenza esposte mostrano concordemente qual'è il diverso peso e l'importanza, rispetto al complesso nazionale, delle singole regioni nell'attività della pesca. Ma esse non danno affidamento per valutare in cifre assolute la massa effettiva dei lavoratori impiegati, e dei loro redditi. Per inoltrarci in questo campo assai più delicato, occorrerà fare delle induzioni, induzioni più necessarie, in quanto vi è da ritenere che non dappertutto vi sia lo stesso rapporto fra le persone stabilmente impegnate nella pesca e quelle che temporaneamente o casualmente vi si dedicano. Il Dott. Trova (4) rilevando le difficoltà di un censimento degli addetti alla pesca, distingue due metodi per definire la durata media del loro impiego:

a) raggruppamento a seconda del tempo in cui essi sono stati occupati nella pesca durante l'anno (diviso ad esempio in trimestri o quadrimestri) o durante cicli stagionali di pesca;

b) divisione per le seguenti categorie:

ab) individui per i quali la pesca è l'unica occupazione;

bb) individui per i quali la pesca è la principale ma non esclusiva occupazione;

cb) individui per i quali la pesca è una occupazione solo occasionale.

Il primo metodo ha importanza ai fini dello studio dell'organizzazione economico-industriale della pesca, il secondo, invece, della sua importanza sociale. È evidente che tanto l'uno che l'altro possono portare alle stesse conclusioni ma ai fini della nostra indagine ha maggiore importanza il secondo, anziché il primo metodo. Senonchè, alla precisa impostazione teorica non corrisponde un'adeguata disponibilità di dati. I fenomeni della professione esclusiva o mista sono ben noti da un punto di vista generico, è invece assai difficile determinarli nei loro valori tipici.

Come si è visto in via introduttiva (par. 12) due grandi rilevazioni a carattere nazionale, il Censimento Generale della popolazione del 1936 e quello industriale della Pesca al 10 maggio 1937, dettero dei risultati pressochè concordanti nel fissare in 75/80 mila i pescatori «professionisti». Queste due cifre possono essere mantenute ancora oggi come non lontane dal vero, ove si pensi che il notevole incremento demografico del dopoguerra delle regioni specialmente meridionali è stato compensato dalla perdita delle zone del

(4) *La statistica applicata alle industrie della pesca*, in Bollettino di Pesca, 1951 Settembre-Ottobre, n. 9-10.

litorale giuliano, che avevano particolare importanza per l'attività peschereccia. Per giungere alle 120 mila unità, indicate recentemente nella relazione d'ellonorevole Petrucci al bilancio di previsione 1952-53 del Ministero della Marina Mercantile, o alle 128.000 unità indicate dalla Direzione generale della Pesca del Ministero stesso per il 1952 (5) vi è quindi una massa di 40-50mila unità che secondo il nostro parere deve in sostanza rappresentare la massa delle persone non integralmente impegnate nell'attività peschereccia.

A tal uopo vale riportar le valutazioni di un noto tecnico per un confronto in cifre tonde tra valore complessivo della produzione peschereccia e il personale impegnato nel corso del 1951 (in *Corriere della Pesca*, 1952 n. 20).

PRODUZIONE	PESO IN TONN.	VALORE IN MILIONI DI LIRE
Tonno	2.700	883
Altri pesci	143.000	27.000
Molluschi	16.400	2.540
Crostacei	4.900	853
TOTALE . . .	167.000	31.276

NAVIGLIO	UNITÀ IMPIEGATE	IMPIEGATI PESCATORI
Barche remo-veliche	33.500	75.000
Motobarche	3.400	28.000
Motopescherecci	2.300	25.000
TOTALE . . .	39.200	128.000

Tenuto conto del nostro sviluppo costiero in 7700 Km. il valore del pescato è di soli 4 milioni circa, ossia di 21.600 quintali di pesce all'anno per Km. di costa. Il valore della produzione è di circa 242.000 lire *pro-capite* annue,

(5) Notiziario della pesca 1952, n. 14-15.

cifra molto inferiore a quella registrata negli altri paese pescherecci, dei quali alcuni sono elencati qui di seguito.

P A E S I	QUINTALI PER ANNO	VALORE IN LIRE PRO-CAPITE
Francia	60	1.000.000
Canadà	40	800.000
Norvegia	35	700.000
Italia	13	242.000

Ora prendendo per base del costo vivo di esercizio, la cifra di 11 miliardi di lire esclusi i salari, indicata nella relazione citata dall'on. Petrucci, ossia circa il terzo della produzione complessiva, si risale ad una media generale di salari non superiori alle 180.000 lire annue, cifra eccezionalmente bassa, che non trova forse riscontro in nessuna altra attività professionale italiana. Ma questa media è ricavata da valori assai divergenti per categorie di lavoratori, in relazione tanto alla durata del loro impiego quanto del mezzo del loro lavoro. Occorre perciò distinguere, se possibile, sulla base di dati di fatto più concreti che cercheremo di ricavare dalle situazioni assicurative cortesemente fornite dalle tre Casse Marittime, che assicurano contro gli infortuni e le malattie oltre i marittimi, anche gli equipaggi della pesca imbarcati sulle unità armate con ruolo di tutti i tipi su quelle armate con licenza sino a 10 tonn. di stazza lorda con motori di potenza superiori di 12 cavalli, su quelle con motori superiori ai 25 cavalli, e sulle unità superiori alle 10 tonn. stazza lorda, di qualsiasi tipo, con motori e senza.

Dalla tavola VIII risulta :

a) gli addetti alla pesca atlantica che ammontano ad una cifra molto limitata hanno una media di salari sufficienti;

b) che invece per la massa delle quasi 29.000 persone ingaggiate nella pesca meccanica o su barche remo-veliche superiori alle 10 tonn. il salario medio convenzionale *pro-capite* è assai basso, e va da circa 6500 a 8.500 lire al mese. Si deve tuttavia precisare che i salari medi convenzionali presi a base delle Casse Marittime risultano notevolmente più bassi degli effettivi per gli addetti alla pesca meccanizzata d'altura; sono invece superiori a quelli realizzati nella piccola pesca costiera.

La tavola offre anche la possibilità di conoscere le forze impegnate nei tipi di pesca organizzata. I dati sono errati in eccesso per i criteri di larghezza

Tav. VIII. — Posizione assicurativa del personale addetto alla pesca controllato dalle Casse Marittime al 31 ottobre 1952

OGGETTO	TIRRENICA	MERIDIONALE	ADRIATICA
<i>Navi assicurate</i>	541	2.094	1.445
<i>N. pescatori assicurati :</i>			
a) pesca atlantica	686	—	—
b) motopescherecci e motobarce da pesca	2.269	16.013	9.451
<i>Retribuzioni assicurate (in milioni di lire) :</i>			
a) pesca atlantica	358	—	—
b) motopescherecci (salari medi compen- sabili)	269	1.620	849
<i>Retribuzione media (in lire annue) :</i>			
a) pesca atlantica	522.000	—	—
b) motopescherecci e barche da pesca	80.500	101.000	89.500

che le casse impiegano nel fissare in via provvisoria gli equipaggi sottoposti a contribuzione, in attesa di definitivi conguagli. Ma ciò non toglie che i salari attribuiti a tali equipaggi rappresentino gli emolumenti della *élite*, per così dire, della pesca. È facile, quindi, immaginare la misera condizione della massa non qualificata.

54. — Sorge ora la necessità di stabilire se nel campo della pesca esista il fenomeno della disoccupazione, intesa nel significato di eccesso di offerta non assorbito dal processo produttivo comune.

Per poter rispondere al quesito, occorrerebbe avere dati di una certa attendibilità sulla massa effettiva dell'offerta di mano d'opera. Tale offerta, come abbiamo visto, è calcolata con una certa approssimazione per i marittimi, e ancor meglio vedremo, è calcolabile con sicurezza, per il lavoro portuale. Non vi sono invece elementi numerici di affidamento per questo settore, perchè la professione non ha un regime giuridico definito, nè vi sono organizzazioni sindacali tipiche che raccolgano la totalità del personale addetto. Tuttavia, poichè il lavoratore della pesca è quasi sempre un artigiano libero associato o cooperatore, non vi sono le premesse tecniche per una disoccupazione nel senso comunemente attribuito a tale termine. È invece assai più proprio parlare di sotto occupazione. Sulle 120-130 mila persone ingaggiate nella professione, vi potrebbero essere dei disoccupati fra gli specialisti ingaggiati con particolari compiti, ma per questi vale il discorso per gli specializzati nell'odier-

na fase dell'economia italiana: ossia che vi è scarsità, non abbondanza di offerta.

Appare anche qui come probatoria la quota del 40% su quella degli iscritti fra la gente di mare già di II categoria, per definire la massa dei pescatori effettivi. In altre parole, si ha qui il medesimo rapporto fra numero dei marittimi esercenti e numero di iscritti nella matricola della gente di mare già di I categoria. Ma, mentre per i marittimi vi sono zone ben visibili di disoccupazione rilevabili attraverso gli speciali uffici di collocamento, per i pescatori questa rilevazione non sarebbe definibile se non attraverso i normali uffici del lavoro e i dati, a quanto ci risulta, sono talmente vaghi, da non dare alcun affidamento serio. Ad esempio, nell'Annuario di Statistiche di lavoro per il 1949 pag. 98, il numero degli addetti alla pesca genericamente indicati, iscritti negli elenchi dei disoccupati, si aggira sulle 3-4000 unità appena, e si ignora se questi appartengano anche alle categorie della pesca interna. Sicchè il quesito che ci siamo proposti rimane senza risposta dal punto di vista statistico. Evidente è peraltro il fenomeno della sotto occupazione, che è di gran lunga importante, e che forse, in pratica, sostituisce quasi completamente il fenomeno della disoccupazione. La sottooccupazione presenta aspetti preoccupanti perchè induce il pescatore ad una condotta negativa. Ad esempio, l'insistere in sistemi di pesca arretrati, provoca l'impoverimento della fauna sia mediante la distruzione del novellame e delle fonti di nutrimento del pesce con le reti da terra o lo strascico costiero, sia ricorrendo alla pesca di frodo con esplosivi o altri mezzi illeciti. Altro aspetto preoccupante della scarsa occupazione è il ricorso alla pesca degli esplosivi affondati a suo tempo in grande copia dagli Alleati in Adriatico e nel Tirreno. Si tratta di un espediente temporaneo e pericoloso perchè questa pesca ha avuto un gran numero di episodi luttuosi, che sono una conseguenza diretta della miseria nei centri pescherecci. La sottooccupazione lascia inoltre il pescatore alla mercè dei commercianti all'ingrosso, e non permette al lavoratore quella evoluzione verso un'organizzazione più razionale della propria attività; infine essa tende ad allontanare dalla professione le forze giovani. Tuttavia, è questo forse l'aspetto meno drammatico, data la sovrabbondanza della mano d'opera rispetto alle possibilità della produzione attuale.

55. — Il miglior sistema per uscire da questa sottooccupazione generalizzata va trovato in un miglioramento nell'organizzazione produttiva. Tale miglioramento si presenta indispensabile anche ai fini della assistenza sociale alle categorie lavoratrici, che col sistema individualistico o artigianale non sono protetti da alcuna forma previdenziale o assicurativa efficace. Infatti, come si è visto, le Casse marittime assicurano soltanto un terzo o un quarto degli ef-

fetti alla pesca; e di questi, soltanto una parte sono assicurati contro l'invalidità e la vecchiaia. Un buon passo innanzi si è realizzato col movimento cooperativistico che ormai raccoglie una notevole aliquota delle masse dei pescatori attivi. Cifre del servizio competente del Ministero della Marina mercantile, riportate nella tavola IX al 31 gennaio 1952, fissano il numero delle cooperative in esercizio in 311 per un complesso di 42.670 soci, con una media di oltre 130 soci per ciascuna. Le Cooperative fra pescatori sono nella quasi totalità « Cooperative di gestione », e non di produzione, ed ormai si sono diffuse lungo tutto il litorale della penisola e delle isole.

Esse hanno i seguenti compiti:

- a) gestire acquistare e distribuire attrezzi, strumenti, materiali battelli, carburanti e quanto necessario per la industria e il commercio del pesce;
- b) organizzare la vendita del pesce, che deve essere obbligatoriamente conferito dai soci produttori alla Cooperativa ed eventualmente la lavorazione di esso applicando i metodi più idonei;
- c) gestire, entro i limiti consentiti dalla legge, i centri di raccolta ed i mercati ittici.

In alcuni casi le cooperative traggono i loro mezzi di sussistenza esclusivamente dalla vendita del pescato, in altri, invece, mediante la riscossione di una percentuale sulla vendita del pescato stesso, in altre ancora — ed è sistema da condannarsi — trattengono una quota degli assegni familiari spettanti ai soci. Anzi, una delle ragioni pratiche che hanno dato incentivo al movimento cooperativistico è data dalla possibilità di far fruire i soci a mezzo della cooperativa degli assegni familiari che altrimenti verrebbero perduti. Le cooperative sono poi spesso riunite in consorzi regionali o a carattere nazionale, che coordinano l'attività delle singole associate costituendo delle sorti di Cooperative fra cooperative. Sono da ricordare, il Consorzio Nazionale fra Cooperative pescatori ed affini, e il Consorzio regionale campano ambedue per la piccola pesca; la Federazione Nazionale Cooperative Pesca e la Lega Nazionale cooperative.

L'importanza delle cooperative va diventando sempre maggiore, perchè tende a dare ad esse attribuzioni di ordine sociale anche da parte della legislazione peschereccia. Tuttavia esse difettano di capitali e non sempre le disposizioni creditizie in loro favore possono avere pratica attuazione. Le cooperative possono esercitare altresì un freno all'improvvido sfruttamento operato dalla piccola pesca non organizzata, e indurla verso un miglioramento nei sistemi, con garanzia anche per la conservazione delle nostre risorse ittiche. Esse sono da incoraggiare anche perchè mentre esercitano un'efficace reazione contro il carattere eccessivamente individualistico dei pescatori, si adattano al carattere

Tav. IX. — Situazione delle cooperative pescatori e numero degli associati al 30 gennaio 1952

COMPARTIMENTI	COOPERATIVE	SOCI	COMPARTIMENTI	COOPERATIVE	SOCI
Imperia	3	145	Bari	28	2.700
Savona	5	250	Pescara	8	800
Genova	12	550	Ancona	9	1.200
La Spezia	6	200	Rimini	13	3.400
Viareggio	2	180	Ravenna	4	900
Livorno	5	140	Chioggia	7	2.800
Portoferraio	2	60	Venezia	6	1.250
Roma	3	315	Monfalcone	3	190
Gaeta	6	1.300	Cagliari	13	1.100
Napoli	8	3.600	Olbia	14	950
Castell. di Stabia	2	500	Messina	55	3.200
Salerno	6	1.800	Catania	7	3.400
Vibo Valentia Mar.	10	700	Siracusa	6	800
Reggio Calabria	21	850	Porto Empedocle	8	1.430
Crotone	6	550	Trapani	6	1.850
Taranto	4	750	Palermo	18	3.150
Brindisi	5	1.660	TOTALE	311	42.670

artigiano della maggior parte delle aziende pescherecce e forse costituiscono l'unico tipo di organizzazione che si presti all'evoluzione sociale in questo campo. La cooperazione venne favorita dalla legge del 1904 che si rivolse principalmente alla piccola pesca; essa venne rafforzata dalla legge 24 marzo 1921 numero 312 che riconobbe legale la costituzione di consorzi fra cooperative ed accordò speciali facilitazioni di ordine fiscale, sussidi, concessioni di aree e fabbricati ecc. (6).

Attività associativa molto importante svolgono anche le Associazioni Locali Armatori della Pesca aderenti all'Associazione Nazionale Produttori della

(6) A. L. AVEZZU': *Compiti e responsabilità del movimento cooperativo in «Notiziario della Pesca 1952» n. 18, 30 Settembre 1952.*

Pesca — Unionpesca, che attendono all'acquisto collettivo degli attrezzi, alla distribuzione di carburanti ecc. Per i lavoratori della pesca vi è poi la Liberpesca, Associazione sindacale aderente alla C.I.S.L.

56. — La pesca, come industria, non si esaurisce sul mare. I progressi realizzati nella meccanizzazione nel dopoguerra sono tali che dalla pesca di altura, esercitata nelle attuali zone c'è da sperare limitati aumenti di produzione. Un miglioramento ulteriore potrebbe esser ottenuto riducendo la distruzione dell'ittiofauna provocata dal supersfruttamento (*overfshing*) delle acque costiere da parte della piccola pesca, e attuando un più disciplinato uso dei mezzi attuali opportunamente trasformati. Infine l'aumento delle zone di pesca in base a trattative politiche o accordi privati potrebbe aprire nuove importanti possibilità alla nostra industria peschereccia. Queste possibilità sono state ampiamente sfruttate specialmente da grandi complessi industriali, collegati con stabilimenti conservieri. Ma anche un forte movimento cooperativistico può affrontare i compiti dell'attività peschereccia all'estero.

57. — Resta da ricordare, come giustamente è stato rilevato, da altri, che non si tratta soltanto di aumentare la produzione, ma di smerciarla nel modo più conveniente possibile.

È noto che il pesce, se non sottoposto ad alcun procedimento refrigerante o analogo, si deprezza in poche ore; sicchè esso fa parte di quella merce il cui valore di scambio risente in misura spiccata delle variazioni della offerta. Finchè il mercato rimane locale o di piccola ampiezza, ogni variazione alla quantità prodotta incide fortemente sulla possibilità di reddito dei singoli pescatori. È abbastanza frequente il caso paradossale che in tempo di pesca sovrabbondante occorre distruggere un notevole quantitativo di pescato per poter sostenere in qualche modo i prezzi di vendita. Una organizzazione di trasporti, con una «catena del freddo» che serva al prolungamento nello spazio e nel tempo della commerciabilità del pescato, può portare a parità di produzione, a ricavi assai più remunerativi senza provocare aumenti nei prezzi di vendita, anzi riducendo le punte elevate nei momenti di scarsità. E ciò sarà tanto più realizzabile quanto più saranno disciplinati gli intermediari nei mercati, e offerte possibilità di credito a brevissima scadenza, a condizioni non onerose (7).

Vi è poi il problema del consumo che in Italia è fra i più bassi fra quelli registrati nei paesi marittimi.

(7) M. G. : *La crisi della pesca meccanica* in « Notiziario della Pesca 1952 » n. 17.

Ecco riportate dallo studio del Trova, già citato, alcune cifre, sul consumo annuo *pro-capite*:

Islanda	Kg. 120,0
Giappone (Prima del conflitto)	» 40,0
Birmania	» 33,6
Danimarca	» 28,4
Norvegia	» 26,9
Svezia	» 23,2
Inghilterra	» 13,2
Italia	» 6,3

Nel consumo italiano sono compresi Kg. 4 di prodotti freschi, Kg. 1,3 di baccalà e stoccafisso e Kg. 1 di altri prodotti ittici. Il consumo è influenzato dalla scarsa conoscenza che il pubblico ha del pesce, ma soprattutto della ignoranza che ha il produttore delle condizioni dei vari mercati. Oggi, mediante la radio, è possibile informare il pubblico delle possibilità quotidiane di acquisto di pesce, e il produttore delle località dove inviare il pescato. Anzi, il produttore può dirigere le proprie unità cariche del prodotto verso le località ove le condizioni di mercato sono le migliori. Qualche azienda è già riuscita a mettersi su questo piano conseguendo notevoli successi.

Anche la legislazione italiana più recente, in atto o in via di realizzazione, mira al conseguimento di un più ordinato svolgimento del mercato. Tuttavia, i risultati finora non sono stati molto favorevoli, soprattutto per la deficienza degli stanziamenti, sicchè il problema da risolvere resta praticamente in piedi anche se legislativamente si è introdotta una soluzione apparentemente perfetta. Mercati del pesce, facilitazioni di credito, contributi di miglioramento, attrezzature portuali, esenzioni fiscali, specie nei carburanti, sono stati regolati dalle leggi attuali. Gli incoraggiamenti dati al miglioramento tecnico dei mezzi navali sono stati cospicui. Secondo la ripetutamente ricordata relazione dell'on. Petrucci, con la legge 8 marzo 1949 n. 75 (legge Saragat) e successiva, sono stati attribuiti i benefici di costruzione a ben 223 unità per tonn. lorde 6438 oltre ai benefici per sostituzione di apparati motori ed altre 222 unità. Provvedimenti per la sostituzione completa sulle motobarche addette alla piccola pesca (circa 2600) dei motori a benzina con altri a gasolio e per la demolizione del naviglio tecnicamente superato con la ricostruzione di altri più efficienti, sono stati annunciati dal Ministro della Marina mercantile on. Cappa, nel suo discorso a chiusura della discussione del Bilancio alla Camera. Altri provvedimenti sono allo studio per la riorganizzazione dei mercati del pesce. Ancora, però, vi è molto da fare. Ad esempio, manca in Italia un'organizzazione razionale di magazzini frigoriferi che costituisca un efficace «catena del freddo». È an-

cora poco praticata la formazione di speciali treni frigoriferi a lungo percorso, per far pervenire nei centri di consumo lontano dal mare il prodotto in condizioni adatte. I tentativi finora fatti sono naufragati per l'impossibilità di offrire, da parte dei pescatori, continuità di carico ai convogli che le Ferrovie dello Stato erano disposte ad approntare. Se però i treni non sono realizzabili, potrebbe essere accordato a qualche rapido o direttissimo, qualche vagone frigorifero speciale. Infine le critiche alla eccessiva liberalizzazione attuata nei confronti delle importazioni del pesce fresco estero, non mancano di fondamento, benchè vi sia qualche tecnico che consideri la cosa ormai di non eccessiva gravità, certamente inferiore per le conseguenze a quelle temute in occasione della Conferenza di Torquay.

58. — In conclusione, il problema della pesca in Italia oggi è più un problema di miglioramento tecnico dell'organizzazione a mare rafforzato da una rigorosa disciplina che dovrebbe condurre alla graduale riduzione e trasformazione della piccola pesca sostituendola con quella associata secondo criteri più razionali. Ma le maggiori realizzazioni sono probabilmente da sperarsi a terra con un adattamento delle condizioni di vendita e di consumo ad un ritmo normalizzato e adeguato, che influisca in misura limitata sui prezzi di ricavo che, altrimenti, sono sottoposti alle eccessive allee del volume della produzione. È specialmente a terra, quindi, che una politica di investimenti deve essere condotta con avvedutezza, ed a mare, soprattutto per le barche di piccole dimensioni che sono la parte più arretrata del naviglio impiegato. Parimenti occorrerà, come è ormai necessità comune di tutta la nostra attività produttiva incoraggiare l'istruzione professionale che manca nella maggior parte dei pescatori, ancora abituati ai vecchi sistemi. Oggi con gli aiuti radio, con l'attrezzatura tecnicoprogressiva dei motori e dei frigoriferi, le aziende di pesca trovano difficoltà ad ingaggiare il personale che essendo scarsamente disponibile viene facilmente attratto da altre attività produttive più redditizie. Qualcosa in questo campo è stato fatto attraverso le scuole E.N.E.M. ma la richiesta degli specialisti resta ancora uno dei problemi tecnici più importanti dell'attuale fase produttiva della pesca.

59. — Resta da ricordare la pesca del tonno, la cui produzione e valutazione è stata inclusa nelle stime dei paragrafi precedenti. Essa ammonta a circa 20.000 quintali per le tonnare ed a circa 10-12 mila quintali per quella in aperto mare, casuale o vagatina. Tale pesca ha quindi una produzione complessiva di circa 30.000 quintali per un valore di 800-900 milioni di lire. Le tonnare calate furono 47 nel 1949, 55 nel 1950 e 49 nel 1951. Pesca tipicamente stagionale, essa dà lavoro a qualche migliaio di persone, che fanno parte della

grande famiglia di pescatori, le cui retribuzioni sono assicurate da regolari contratti di lavoro con massimo garantito, oltre a partecipazioni percentuali sul prodotto. Si tratta di un'industria tipicamente capitalistica basata sul riconoscimento di diritti esclusivi di pesca o su regolari concessioni demaniali. Un'azienda media occupa una quarantina di addetti, quasi tutti specializzati nei vari compiti richiesti dalla delicata serie di operazioni per la cattura del tonno.

60. — Quanto alle industrie conserviere e della salagione, ammontano a circa trecento le imprese che in Italia la praticano con circa 7-8.000 addetti nei periodi di maggiore attività. Tuttavia, di esse, soltanto una bassa percentuale è costituita da imprese a carattere industriale, delle quali poche superano il centinaio di persone impiegate, rappresentate da pochi specialisti, e da lavoratori normali fra cui molte sono le donne. Queste aziende industriali praticano alcune il congelamento del pesce, la lavorazione del tonno e del pesce azzurro in scatole, la preparazione degli antipasti, e, qualche volta anche la salagione. Importanti stabilimenti si trovano in Liguria, Sicilia, nel Veneto e nelle Puglie. Il ciclo produttivo di pieno carico, salvo che per alcune ditte rifornite regolarmente per tutto l'anno, è prettamente stagionale e dura pochi mesi; negli altri periodi dell'anno l'occupazione si riduce a un terzo o a un quarto delle maestranze impiegate nel periodo di massima attività. I problemi di questa attività industriale sono quelli dell'industria conserviera in genere, coi suoi cicli stagionali. L'aspetto caratteristico è dato dal fatto che trattandosi di stabilimenti in zona costiera, la loro esistenza rappresenta una possibilità d'integrazione dei redditi di molti pescatori, e soprattutto delle loro famiglie, assicurata attraverso l'occupazione delle donne. D'altro canto, alcuni gruppi produttori, specialmente della Liguria e dell'Adriatico, lavorano in prevalenza pesce fresco proveniente dal Nord Europa per ferrovia, sicchè la loro incidenza sull'attività peschereccia nazionale si riduce a ben poco.

61. — Quanto all'industria della salagione, essa è praticata da innumerevoli piccole aziende del litorale ligure e siciliano a carattere prevalentemente familiare, con occupazione in parte di pescatori, in parte dei loro familiari, soprattutto donne. Tale attività assai povera, rappresenta un'ulteriore possibilità di aumentare il reddito per alcune migliaia di addetti alla piccola pesca. La salagione ha un carattere ancora più strettamente stagionale e tipicamente peschereccio, ed attenua in alcune zone lo stato di depressione pressochè cronico dei pescatori che la praticano.

PARTE TERZA

CAPITOLO I

DISCIPLINA DEL LAVORO PORTUALE

62. Il lavoro portuale in genere. — 63. Casualità ed irregolarità. — 64. I ruoli chiusi dei lavoratori. — 65. I lavoratori occasionali. — 66. Elementi determinanti delle retribuzioni dei lavoratori portuali. — 67. L'intervento della pubblica amministrazione. — 68. Salario di garanzia o integrazione salariale. — 69. Esposizione per sommi capi della legislazione italiana. — 70. Le tariffe per il lavoro portuale.

62. — Il lavoro portuale è il complesso delle operazioni di carico e scarico, di trasbordo e manipolazione delle merci da bordo delle navi a terra e viceversa, nei porti commerciali. Questo lavoro è prestato in circostanze particolari, in quanto l'arrivo o la partenza delle navi non ha un flusso costante, ma continuamente variabile, con orari di lavoro speciali. Non solo le navi approdano senza un ritmo regolare, ma possono presentarsi numerose in un giorno e assai limitate nel giorno successivo. Inoltre, esse debbono sostare lo stretto indispensabile per le operazioni del carico, e più presto si disbrignano, più economizzano nelle spese e meglio riescono a sostenere la concorrenza. Talchè il lavoro nel porto si svolge spesso senza alcuna interruzione di orario normale o di fuori orario, affermandosi sempre più la tendenza moderna, specialmente in periodi di noli elevati, a lavorare le 24 ore sulle 24. Dato quanto sopra, le maestranze portuali debbono essere sempre pronte ad intervenire in qualsiasi ora si presenti il lavoro con squadre adeguate al loro compito. Esse, peraltro, non possono essere formate da lavoratori senza qualifica, perchè il lavoro di manovra dei carichi a bordo ed a terra presenta delle peculiarità e richiede degli sforzi che non tutti sono in condizioni di sostenere. Inoltre, data la ricchezza dei carichi, il personale prescelto deve offrire garanzie di onestà attraverso una selezione che elimini gli elementi di scarso affidamento.

63. — Gli elementi che determinano l'occupazione del lavoro portuale sono la casualità e la irregolarità. Obbligato ad essere sempre pronto in porto il lavoratore è, di fatto, continuamente impegnato, anche se non lavora e non percepisce quindi salario; d'altro canto, egli dai periodi di effettivo impiego deve trarre l'indispensabile per vivere anche nei periodi di non impiego.

Ne nasce un contrasto fra l'ammontare di quanto guadagna per le giornate di lavoro effettivamente prestato e quanto gli occorre per ogni giornata di esistenza. Più numerose sono le giornate di lavoro prestate nel mese e meglio è garantito per quelle nelle quali non presta lavoro. Il risultato è che per definire il salario per quando lavora, si dovrà tener conto del suo periodo medio di impiego. Il salario per unità di misura sarà in proporzione inversa al numero delle unità di lavoro prestate.

64. — La preoccupazione di avere una maestranza selezionata ha fatto introdurre in molti paesi marittimi, e anche in Italia, il sistema dei ruoli chiusi, ossia del numero stabile dei lavoratori di ciascun porto, ai quali viene affidato in esclusiva il lavoro di cui si tratta. Questi sono i cosiddetti lavoratori permanenti, per le retribuzioni dei quali si applicano le regole di cui sopra. Ma la irregolarità dei traffici marittimi è tale che non di rado, e specialmente nei grandi porti, la massa dei lavoratori permanenti si trovi insufficiente ad affrontare la richiesta, ed allora occorre ricorrere ad altri lavoratori estranei, per lo più neppure sottoposti a controllo, ma pronti sulla piazza. Questi sono i cosiddetti lavoratori occasionali, che vivono ai margini dei nostri porti, svolgendo mestieri di vario genere, quali braccianti, manovali, facchini, e via dicendo. L'autorità marittima cerca di esercitare un qualche controllo anche nei loro confronti, ma non sempre vi riesce, anche perchè non raramente la domanda di tali lavoratori si ingrossa così rapidamente che si trovano difficoltà perfino a trovare braccia comunque disponibili.

65. — I lavoratori occasionali sono di regola dei disoccupati di altri mestieri, o degli aspiranti lavoratori portuali che cercano di fare il più gran numero di giornate lavorative in porto nella speranza di poter entrare un giorno a far parte delle maestranze permanenti. In tal caso, è anche utile che vi siano queste masse integrative dalle quali si possono attingere le nuove forze di lavoro. Ma l'esperienza insegna che occorre vigilare a che il lavoro occasionale non costituisca fonte di disordine in porto, perchè l'occupazione per esso non può non essere saltuaria, e, quindi, non garantisce alcun grado minimo di sussistenza. In qualche porto si cerca di distinguere gli occasionali fissi, come quelli che hanno una certa assiduità di lavoro, e si cerca di invogliarli offrendo loro una certa preferenza negli ingaggi; mentre gli altri occasionali sono lasciati al loro destino. Tuttavia il lavoro occasionale rimane del tutto libero, ed il lavoratore ingaggiato ha l'unica garanzia di essere pagato, per il periodo di occupazione, con le stesse tariffe degli altri lavoratori. Come s'è detto, di regola, l'occasionale è un disoccupato, proveniente da mestieri affini, quali quello di marittimo, carrettiere, facchino, e via dicendo. Ma il fenomeno della

sua disoccupazione non appartiene al settore marittimo bensì alle categorie dei lavoratori non qualificati dei quali si occupano gli Uffici Regionali del Lavoro. Sotto certi punti di vista, anzi, il lavoro offerto in porto costituisce un lenimento del fenomeno della disoccupazione inteso in senso generale, e in alcuni grandi porti, come Genova e Napoli, costituisce una risorsa non indifferente per i disoccupati locali. Basti dire che le giornate lavorative degli occasionali nei porti italiani effettuate nel 1951, sono ammontate a circa 843.087 con una presenza media giornaliera di quasi 3.000 persone, il cui salario, peraltro è così congegnato, che può corrispondere almeno al reddito di 5.000 lavoratori normali. Difatti per le predette giornate prestate dagli occasionali risultano pagati circa 2.300 milioni di lire per cui si arriva ad una misura per giornata di quasi 3.000 lire, più che doppia di quella del normale bracciante al quale l'occasionale può agevolmente confrontarsi.

66. — Quanto ai lavoratori permanenti, il loro salario è stabilito in base a un calcolo su un periodo medio mensile di occupazione che, pur risultando assai variabile da porto a porto, è generalmente fissato tra le 16 e le 20 giornate. Questa misura che è una media fra le medie dei singoli porti, cambia non solo da porto a porto, ma nello stesso porto in mesi diversi. Tuttavia, per dare una stabilità ai criteri di determinazione delle tariffe per le prestazioni del lavoro, detta misura si suppone fissa, e da ciò deriva che il lavoratore portuale finisce col risentire delle variazioni del traffico in misura assai sensibile, potendo giungere anche a lunghi periodi di inoperosità senza perciò poter essere considerato un disoccupato.

Ai fini della nostra indagine è irrilevante il fatto che la retribuzione del lavoratore sia fissata a cottimo oppure a giornata fissa, per quanto con la prima forma questi venga di regola a guadagnare di più. Ma poichè nel fissare l'una o l'altra forma di retribuzione bisogna sempre tener conto del periodo medio d'impiego, il ricorso al cottimo potrebbe procurare migliori retribuzioni in periodi più brevi per l'acceleramento che comporta il cottimo stesso: donde potrebbe sorgere una situazione di privilegio del lavoratore portuale verso le altre categorie, pagate a giornata anche per lavori più gravosi. Questo fenomeno è più accentuato in porti ove il traffico mantiene un flusso così elevato da dar luogo ad una piena occupazione delle maestranze locali, per tutti i 26 giorni lavorativi del mese, ed anche per quelli festivi. Combinandosi l'azione del cottimo con quella dell'impiego con tariffa basata sul presupposto dei 18 giorni mensili di occupazione, i lavoratori finiscono col godere di sopra redditi difficilmente eguagliati in altre attività nazionali. Una migliore distribuzione del lavoro, ed una riforma del sistema di retribuzione potrebbe garantire l'impiego di una notevole massa di lavoratori in più di quella attualmente occupata.

67. — In molti paesi marittimi l'organizzazione del lavoro portuale che deve affrontare i problemi giuridici ed economici derivanti dalle caratteristiche basilari or ora descritte, è affidata alla privata iniziativa. Imprese di sbarco e imbarco, le quali assumono per appalto l'incarico di scaricare o caricare le merci a bordo, hanno una massa di operai alle proprie dipendenze, per la esecuzione di detto lavoro: massa che di regola viene retribuita soltanto per le giornate di chiamata. Tuttavia, la complessità del problema sociale è tale che anche in questi porti le imprese — chiamate anche datori di lavoro — si consociano e si uniscono, spesso anche col sostegno delle autorità, per disciplinare l'ingaggio e le relative retribuzioni del personale. Si va sempre più affermando l'interesse pubblico che impone il consorzio dei privati più direttamente interessati. Ma in molti altri paesi le condizioni locali nelle quali la tradizione finisce per giocare un ruolo assai importante, hanno richiesto l'esplicito intervento della pubblica amministrazione, per evitare arbitri ed affermare il carattere di servizio pubblico del lavoro prestato dalle maestranze portuali. Ciò era tanto più necessario in quanto l'afflusso disordinato della mano d'opera nei porti creava possibilità di disordini e di concorrenza oltre i ragionevoli limiti. D'altra parte, un semplice ordinamento che regolasse l'afflusso dei lavoratori non poteva concepirsi senza garantire a questi ultimi delle retribuzioni minime, donde la necessità della disciplina legislativa di così ampia portata, realizzata nel nostro Paese e che vedremo in appresso.

Affermatasi sempre più la natura pubblica del servizio di imbarco e sbarco delle navi, l'esperienza ha però dimostrato che nè l'ordinamento in ruoli chiusi, integrati dall'impiego della mano d'opera occasionale nelle punte di lavoro; nè la fissazione delle tariffe col criterio di una media di giornate di lavoro, riuscivano ad assicurare il lavoratore contro i periodi di carenza del lavoro.

Per la natura stessa delle sue prestazioni, il lavoratore portuale, anche quando non lavora, non può essere considerato un disoccupato vero e proprio, sia dal punto di vista teorico, sia ancor più dal punto di vista amministrativo, perchè risulta iscritto in un registro professionale. Egli, quindi, resta escluso dai benefici della legislazione sulla disoccupazione; anzi, in Italia, esso ha finito con l'essere escluso anche dalla Cassa integrazione guadagni per l'Industria, perchè la sua permanenza nei ruoli là dove da lungo tempo si presentava sovrabbondanza di maestranze che non si poteva nè intendeva correggere mediante la cancellazione del personale esuberante, era in contrasto col principio base della Cassa stessa. Ciò ha fatto diventare urgente anche nel nostro Paese il problema del salario di garanzia e delle forme succedanee che tuttavia rispondono allo stesso scopo, che è integrativo, permettendo di giungere là dove non bastano i salari normali, e le compensazioni tra periodi di forte attività e periodi di magra.

68. — Il salario di garanzia, o integrazione salariale, assicura il lavoratore contro il mancato guadagno che la sua obbligatoria presenza in porto senza chiamata effettiva al lavoro, gli procura. Nei grandi porti esteri — Anversa Rotterdam — si prescinde da ciò che il lavoratore introita nella giornata di lavoro, ma si paga regolarmente secondo una cifra fissa la giornata di inoperosità. In Italia invece, la si basa sul guadagno mensile; al disotto di un certo ammontare, il lavoratore viene integrato fino al minimo della sua categoria. Ad ogni modo questo trattamento viene assicurato ai porti di maggior traffico; là dove, invece, si tratta di scali di piccola entità, non vi è obbligo di presenza in porto per il lavoratore e, quindi, non vi è compenso per mancata chiamata. A prescindere dalla critica dei vari sistemi, l'introduzione dell'integrazione salariale che in Italia ha assunto il nome di assistenza economica verrebbe in teoria ad escludere un'ulteriore possibilità che si presentino fenomeni di disoccupazione vera e propria. Tuttavia, come sarà visto in seguito, casi di disoccupazione si presentano, sia pure sotto aspetti particolari, dovuti più ai difetti inevitabili di applicazione dell'ordinamento generale che insiti al sistema. Ciò perchè là dove il traffico non è sufficiente o nullo, non dovrebbero esistere maestranze regolarmente iscritte nei ruoli. Di conseguenza, quando si verifica cessazione del traffico in un dato scalo, l'Amministrazione deve sciogliere le locali maestranze. Ma prima di farlo deve attentamente vagliare se la carenza del traffico sia dovuta a cause permanenti o temporanee, e la sua azione deve essere ispirata dalla preoccupazione di non disperdere del personale che a suo tempo è stato selezionato e mantenuto sotto controllo, ed ha perciò acquistato una particolare qualificazione.

69. — Veniamo ora ad una rapida esposizione della legislazione italiana in materia di lavoro portuale.

Il codice della navigazione e il regolamento di esecuzione del predetto pongono una minuta disciplina dello svolgimento delle operazioni di facchinaggio nei porti (art. 108-112 Cod. Nav.; art. 140-203 Reg. Cod. Nav.). La disciplina e la vigilanza sulla esecuzione del servizio portuale di facchinaggio è affidata alle autorità marittime preposte alla disciplina del lavoro portuale le quali sono rappresentate o da uffici del lavoro portuale, istituiti nei porti più importanti con decreto ministeriale, o, nei porti di minor traffico, da un ufficiale del corpo delle capitanerie di porto designato dal comandante del porto, se il porto è sede di ufficio compartimentale marittimo, dal comandante del porto stesso negli altri scali. Le autorità preposte alla disciplina del lavoro esplicano i loro compiti sotto la vigilanza delle autorità marittime periferiche, gerarchicamente superiori.

Al Ministero della marina mercantile sono affidati i necessari poteri di vigilanza e di controllo sull'andamento in generale della disciplina del lavoro portuale.

Alle autorità preposte alla disciplina suddetta sono aggregati organi collegiali, di carattere prevalentemente consultivo, denominati consigli e, nei porti di minor traffico, commissioni del lavoro portuale. Al centro, il Ministero, nello svolgimento della sua attività, è fiancheggiato da un organo collegiale, parimenti consultivo, denominato Comitato centrale del lavoro portuale. I suddetti organi collegiali sono costituiti da rappresentanti delle Pubbliche Amministrazioni, comunque interessate al traffico portuale, nonché da rappresentanti delle categorie dei datori di lavoro e dei lavoratori, i quali intervengono su basi paritetiche.

Le operazioni soggette alla disciplina sono quelle di imbarco, sbarco, trasbordo, deposito e movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale da compiersi nei porti. Particolari eccezioni sono state poste per la salvaguardia di determinate esigenze di carattere pratico. I lavoratori addetti allo svolgimento delle operazioni di cui sopra sono iscritti in appositi registri a ruolo chiuso, la cui consistenza numerica è determinata dalle competenti autorità marittime, centrali e periferiche, in rapporto alla entità del movimento commerciale del porto. L'iscrizione nei registri avviene attraverso pubblico concorso cui possono partecipare tutti coloro che siano in possesso di determinati requisiti. Il concorso viene bandito in base a modalità stabilite dal regolamento al codice della navigazione, ogni qual volta si verifichi una sproporzione tra la consistenza numerica della mano d'opera portuale e l'entità del traffico del porto.

Il regolamento detta altresì le norme relative ai diritti ai doveri e, in una parola, alla disciplina dei lavoratori portuali. I lavoratori portuali sono raggruppati in speciali associazioni a tipo cooperativistico, denominate compagnie e, nei porti di minor traffico, gruppi portuali. Il codice e il regolamento dettano precise norme per la regolamentazione giuridica di dette associazioni laddove non siano applicabili, perchè incompatibili, le norme di diritto comune.

70. — Le tariffe e le norme relative alla esecuzione tecnica delle operazioni portuali sono poste dalle autorità marittime centrali e periferiche. La procedura per la loro approvazione prevede l'emissione di un parere da parte dell'organo collegiale aggregato alle autorità preposte alla disciplina del lavoro portuale. Il parere suddetto di fatto rappresenta il risultato di una discussione tecnico-economica fatta in seno a tale organo, da parte dei rappresentanti dei datori di lavoro e dei lavoratori. In tal modo si è creduto di trovare un soddisfacente surrogato alla discussione dei patti di lavoro da parte delle rispettive rappresentanze sindacali diventata ormai la regola per tutte le normali atti-

vità professionali. Nel lavoro portuale, l'interesse pubblico delle prestazioni è tale, che la fissazione delle tariffe è un atto amministrativo; ma per dare a queste un significato adeguato alle esigenze delle categorie interessate, e soprattutto di quelle lavoratrici, l'atto amministrativo viene preceduto dalla discussione collegiale. Il parere emesso dall'organo collegiale non è vincolante ma solo obbligatorio, e sia che esista o manchi l'accordo delle parti, o che si abbia un rifiuto a decidere, è sempre l'autorità marittima (art. 542 Reg. Cod.) a rendere esecutive le tariffe e il ministero della Marina mercantile, ad approvarle.

La formula base per la fissazione delle tariffe è la seguente :

$$T = \frac{n \times Gm}{r}$$

in cui T è la tariffa per unità di misura (di regola, la tonn.) delle merci da maneggiare, n rappresenta il numero medio dei componenti delle squadre di lavoro impiegati nelle operazioni; Gm rappresenta il salario da assicurare a ciascun lavoratore per la giornata di effettivo lavoro (giornata base di otto ore) ; r è la quantità media di unità di merci manovrate durante le otto ore complessivamente dalla squadra impiegata. Il salario medio per giornata, indicata nella formula col simbolo gm è uguale a $\frac{30 g}{1}$, in cui g è il salario da assicurare ad ogni lavoratore per ogni giorno del mese; 30 è il numero medio delle giornate normali, ed 1 rappresenta il numero dei giorni di effettivo lavoro prestato nel mese.

Dalla combinazione delle due giornate, si ricava :

$$T = \frac{\frac{n \ 30 \ g}{1}}{r}, \text{ ossia } T = \frac{30 \ n \ g}{1 \ r}$$

Altre formule con altri simboli, portano allo stesso risultato. Naturalmente perchè la formula dia un risultato, occorre che la variabile 1, che sta ad indicare il numero delle giornate lavorative, non si discosti molto dalla media, fino ad annullarsi. Altrimenti, la misura di T tenderebbe ad aumentare all'infinito, e la formula, quindi, perderebbe ogni significato. Poichè tale probabilità, come abbiamo già visto, è tutt'altro che da scartarsi, sorgono i problemi della disoccupazione e della sottoccupazione in questo settore che, altrimenti, data la sua rigorosa regolamentazione, sarebbero inconcepibili.

CAPITOLO II

OCCUPAZIONE, DISOCCUPAZIONE E SOTTO-OCCUPAZIONE DEI LAVORATORI PORTUALI

71. Dati sulle retribuzioni dei lavoratori portuali. — 72. Insufficienti retribuzioni e disoccupazione. — 73. Mezzi per correggere la sottoccupazione e la disoccupazione delle maestranze. — 74. Fatti che attenuano i precedenti inconvenienti. — 75. Condizioni dei lavoratori portuali nei confronti delle altre categorie, e tendenze evolutive nella professione.

71. — Tentiamo ora di fissare alcuni dati statistici sugli aspetti più significativi dell'occupazione delle maestranze portuali. Ci riferiamo, nei nostri confronti con l'anteguerra, esclusivamente ai porti compresi nei nuovi confini ed escludendo Trieste a differenza di quanto è stato fatto per la gente di mare. Per quest'ultima, infatti, l'ordinamento giuridico è praticamente uguale a quello vigente negli altri porti della Repubblica; per il lavoro portuale l'applicazione della speciale legislazione italiana già richiamata, è invece tuttora sospesa. Nè le autorità centrali dispongono di statistiche attendibili sull'evoluzione della situazione post-bellica in quel porto.

Il numero dei lavoratori, permanenti ed avventizi che era di 18.264 unità nel 1938 è disceso gradualmente a 14.347 unità al 31 dicembre 1951 (tavola X) ossia di oltre il 20%. Nel 1946 esso era già di 15562 unità. Nonostante l'aumento considerevole e continuo del traffico dei nostri porti, il totale delle merci manipolate dalle maestranze, dopo un massimo di 40.478 mila tonn. toccate nel 1947, si è mantenuto per tre anni sui 29-30 milioni di tonn. per risalire nel corso del 1951 a 32.031 mila tonn. Tale stabilizzazione deve ricercarsi nel fatto che nel 1947, la manovra dei carichi era fatta quasi esclusivamente a mano, per i danni arrecati alle attrezzature meccaniche dei porti dalla guerra. Successivamente, la ricostruzione è stata rapida e sviluppata anche oltre la consistenza prebellica dato che le operazioni portuali, si prestano in misura crescente alla meccanizzazione tanto fissa (gru, ponti elevatori, nastri trasportatori ecc.) che mobile (grue a carrello, tratto , trattori a forcelle, ecc.).

Assai più largo è invece nel dopoguerra l'impiego della mano d'opera occasionale che ha prestato nel corso del 1951 ben 843.087 giornate lavorative contro 331.465 nel 1938. Il ricorso agli occasionali è favorito dalla grande cautela osservata dalle autorità responsabili nel riaprire i ruoli dei lavoratori permanenti facenti parte delle compagnie portuali, nel desiderio di non frapporre

Tav. X. — Occupazione dei lavoratori portuali in Italia (*)

V o c i	1938 (ATTUALI CONFINI)	1947	1948	1949	1950	1951
N. lavoratori permanenti e avventizi	18.264	15.292	14.579	14.589	14.649	14.347
Tonn. merci manipolate (migliaia) .	42.284	40.478	29.806	29.403	29.451	32.031
Ammontare paghe dei permanenti (milioni di lire) .	150,8	4.100	5.779	6.284	6.663	8.236
Ammontare paghe occasionali (milioni di lire)	11,4	1.628	2.235	2.038	1.460	2.291
Giornata vissuta lavoratori permanenti	22,70	725	1.070	1.154	1.245	1.588

(*) Ministero della Marina mercantile.

ritardi al processo di miglioramento dell'attrezzatura meccanica, che potrebbe essere ostacolato dalle rivendicazioni di una manovalanza di esuberante rendimento rispetto alle esigenze dei traffici. La giornata media vissuta, che era di 22,70 lire nel 1938, è salita a 725 nel 1947 e, poi, gradualmente, a 1588 nel 1951, mentre sembra che nel corso del 1952 essa abbia subito un ulteriore aumento. È interessante rilevare che il salario base è stato nel 1951 quasi esattamente 70 volte quello del 1938: il che vuol dire che l'azione delle autorità è valsa a garantire ai lavoratori portuali delle retribuzioni maggiori di quanto si sarebbe dovuto avere in rapporto alla svalutazione intervenuta. Se poi si tien conto che nel dopoguerra sono state realizzate delle provvidenze basilari per i lavoratori considerati, non si può contestare il grande progresso segnato dalla categoria in generale.

72. — Ciò premesso, occorre però tener conto non solo del valore medio delle retribuzioni, ma anche degli scartamenti dalla media. A questo proposito sorgono questioni delicate. La guerra aveva sconvolto molti rapporti commerciali, portando la desolazione in molti scali, ed una per lo più effimera prosperità in altri. Fino a quando non si è cominciato ad intravedere il nuovo corso dell'economia post-bellica italiana, molti porti sono rimasti inoperosi, con gravissimi squilibri nelle retribuzioni. Poi, nel corso del 1950, si è proceduto

ad una certa riclassifica dei porti, abolendo la speciale disciplina di legge, là dove ne mancavano i presupposti. Tuttavia, l'azione non è stata risolutiva, perchè si è stati perplessi dinanzi all'adozione di misure radicali. La conseguenza è che, nonostante il cospicuo miglioramento intervenuto nelle retribuzioni medie, il numero delle compagnie o dei gruppi che ricevono poco o nulla è tuttora elevato. Infatti, ancora nel 1951 vi sono stati i lavoratori di tre gruppi che non hanno realizzato alcun guadagno, e 13 tra gruppi e compagnie ne hanno realizzato uno inferiore alle 100 lire per giornata vissuta. In tutto, salgono a 13 le compagnie e 23 i gruppi i cui componenti hanno guadagnato meno di 500 lire al giorno. Altre quattro compagnie o gruppi ne hanno guadagnato meno di 700 (tabella XI). D'altro canto, però, mentre nel 1947 solo sette compagnie ed un gruppo ebbero un guadagno superiore alle 1100 lire per giornata vissuta, nel 1951 tale numero è salito a ben 39 compagnie. Il salario massimo medio per giornata vissuta fu di 1595 nel 1947 e di 2728 lire nel 1951.

73. — Se si considera che le compagnie e i gruppi che meno guadagnano sono anche i meno numerosi, e quindi hanno un peso modesto nel determinare la media, il fenomeno della scarsa occupazione o della disoccupazione delle maestranze portuali non presenta gravità di rilievo. Si aggiunga che gli appartenenti alle compagnie (non quelli dei gruppi) hanno un minimo garantito di almeno L. 300 al giorno (8). Sicchè, in ultima analisi, vera disoccupazione vi è soltanto fra i lavoratori di alcuni gruppi; ma tanto per quelli ad integrazione bassa (fino a 500 lire al giorno) come per gli altri dei gruppi che guadagnano fino a 700 lire al giorno, è indubbio che non si possa contestare un certo stato di disagio che è una conseguenza della sottoccupazione.

Varie sarebbero le misure da adottare per correggere il fenomeno. Il primo è quello più semplice e razionale di abolire le compagnie ed i gruppi, dove mancano i presupposti per un lavoro adeguato e costante. È una soluzione che riverserebbe dei disoccupati nel campo generale, sottraendoli al lavoro portuale: soluzione che viene avversata dalle organizzazioni sindacali, che non intendono perdere questi loro organizzati. Ed è una soluzione, che dovrebbe essere però *l'ultima ratio*, quando cioè fossero svanite tutte le speranze per una ripresa del traffico negli scali interessati. Nè può escludersi che, abolita la disciplina del lavoro portuale in una data località, il traffico vi ritorni per ragioni varie, non esclusa la scomparsa delle tariffe portuali oggi generalmente considerate come assai onerose per gli operatori. La seconda misura è quella di raf-

(8) Tale misura minima è stata portata a L. 500 dal 1° gennaio 1953, mentre le altre categorie di integrazione sono state portate rispettivamente da 500 ad 800 per la II e da 800 a 100 per la I.

Tav. XI. — Categorie di guadagno per compagnie (c) o gruppi portuali (g)

CATEGORIE - GRUPPI	1937	1948	1949	1950	1951
I. Cat.					
da 0 a 500 lire al giorno . .	65	46	44	14 c 27 g	13 c 23 g
II Cat.					
da 501 a 700 lire	18 c 3 g	11	5	8 c	3 c 1 g
III Cat.					
da 701 a 900 lire	9	7	12	9 c 1 g	3 c 2 g
IV Cat.					
da 901 a 1100 lire	9 c	9 c 1 g	8	13	9 c 1 g
V Cat.					
oltre 1100 lire al giorno . .	7 c 1 g	17	21	23	39
salario massimo conseguito in media da lavoratori (in lire).	1.595	2.218	2.040	2.340	2.728
media giornata vissuta . .	725	1.070	1.154	1.245	1.588
gruppi o comp. che non hanno realizzato guadagno . . .	17	1	4 g 1 c	4 g	3 g
gruppi o comp. che hanno in- cassato meno di 100 lire .	18	20	18 g 3 c	12 g 1 c	11 g 2 c

forzare il sistema dell'integrazione dei guadagni per non perdere definitivamente delle maestranze efficienti. Ma esso presenta il pericolo di avere molte persone che, mantenute per anni a carico pubblico, non effettuano alcuna attività produttiva. Una terza soluzione sarebbe quella di avviare le maestranze esuberanti nei porti dove la domanda è elevata. Questa soluzione, già adottata in tempi di emergenza, urterebbe però col principio della libertà del lavoro, se applicata in tempi normali, perchè obbligherebbe molti elementi ad emigrare. Tuttavia, ricorrendo al criterio della volontarietà, si potrebbero ottenere risultati assai concreti (9). Una quarta soluzione sarebbe quello delle dimissioni volontarie con un indennizzo speciale per chi accetta la cancellazione dei ruoli. Uno sfollamento di tal genere è stato adottato a Venezia recentemente nei riguardi di 62 operai: si tratta però di una operazione costosa che porta di regola ad un aggravio

(9) Infatti, è in corso un provvedimento Ministeriale per lo sfollamento volontario con un congruo indennizzo.

anzichè ad un alleggerimento delle tariffe, perchè l'indennità di sfollamento viene ricavata da ulteriori maggiorazioni sulle tariffe che vengono a gravare sul traffico. L'inconveniente potrebbe essere eliminato ove si correggessero le tariffe in corrispondenza ad una riduzione delle squadre di lavoro che, come è noto, costituiscono la base per la fissazione delle tariffe. E ciò anche perchè nei porti ove vi è inflosionale di mano d'opera, le squadre risultano per lo più in esuberanza rispetto alle necessità delle operazioni. Se tale esuberanza venisse corretta e la differenza tra la vecchia e nuova tariffa venisse impiegata in tutto o in parte per le necessità finanziarie dello sfollamento, questo potrebbe ottenersi senza aggravio, anzi con probabilità di riduzione dell'onere tariffario per il traffico.

74. — Le misure precedenti possono però tra di loro esser combinate allo stesso fine ed applicate con sufficiente elasticità. Esse servirebbero ad eliminare il fenomeno della sottoccupazione, riversando il personale eliminato o fra le schiere dei disoccupati in genere, oppure fra quelli che hanno un reddito insufficiente. Ma ove si tenesse conto anche di un limite di età anticipando la messa in quiescenza dei più anziani, qualche inconveniente potrebbe esser diminuito. Nè è da escludere che in qualche porto, ridottosi l'onere tariffario, il traffico possa svilupparsi (e ciò può avvenire anche per altra causa) permettendo il riassorbimento delle maestranze già eliminate. È questa una delle conseguenze più comuni del cosiddetto «ridimensionamento» delle aziende industriali, che potrebbe verificarsi anche nel campo del lavoro portuale. Ma, in verità, la situazione è in questo campo, meno difficile di quanto non sembri. È molto comune fra i lavoratori portuali l'impiego in professioni multiple, quali quelle dei pescatori, barcaioli, bagnini, braccianti, contadini, quando non ve ne siano di grado più elevato. Nei porti dove da anni non si lavora, la qualifica di lavoratore portuale serve solo a garantire a chi la possiede speciali provvidenze, quali la gratifica natalizia, l'assicurazione malattie. Di fatto, il lavoratore portuale che presta di tanto in tanto qualche giornata di lavoro, riesce a svolgere altra attività, che combinata con quanto gli garantisce l'essere iscritto nei permanenti, gli procura il reddito per vivere. Altrimenti non si verificherebbe il paradosso di maestranze che da anni sono lontane dal minimo vitale, mentre ufficialmente non usufruiscono di alcun sussidio di disoccupazione. Resta solo da indicare che in alcune località, pur con lo svolgimento di attività multiple, il lavoratore portuale non riesce ad eliminare la piaga dell'insufficiente reddito. Sono questi inconvenienti insuperabili dell'attuale ordinamento portuale: tuttavia il fenomeno rientra principalmente in quello più vasto delle aree depresse, perchè il caso particolare delle maestranze esuberanti non è che un aspetto della impossibilità del riassorbimento delle energie di lavoro da parte dell'economia locale.

75. — Pur con questi aspetti negativi, è certo che la categoria dei lavoratori portuali si trova attualmente in una posizione di privilegio rispetto alle altre categorie di lavoratori in Italia. Tuttavia, essa è minacciata seriamente dall'evoluzione tecnica che è avviata verso una sempre maggiore meccanizzazione, per la quale il numero dei lavoratori tende sempre più a restringersi ed a prendere l'aspetto di una *élite* di alto rendimento e con alte retribuzioni. Vi è quindi un doppio processo in corso: uno, negativo, che richiede forze di lavoro sempre minori in senso relativo; l'altro, positivo, verso un elevamento in categorie più specializzate e quindi meglio retribuite, dei lavoratori che restano in servizio.

L'evoluzione non è sempre pacifica, e le polemiche e gli scioperi degli ultimi tempi, in occasione soprattutto del noto decreto Cappa per l'esclusione delle maestranze portuali dalle operazioni al pontile dello Stabilimento a ciclo integrale di Genova Cornigliano, ne sono un sintomo. Vi è al proposito da segnalare un altro aspetto caratteristico della situazione. In Italia le operazioni di carico e scarico nei porti sono, per legge, demandate in esclusiva ai lavoratori iscritti nei registri tenuti dall'autorità marittima e raggruppati in Compagnie o Gruppi Portuali. Sia che si voglia battezzare « esclusività » come sostengono gli organizzatori sindacali dei lavoratori, sia che invece lo si voglia chiamare « monopolio » questo diritto delle compagnie dei lavoratori, è tale che garantisce loro una situazione di privilegio che essi cercano — come del resto è perfettamente spiegabile — di sfruttare a loro vantaggio nelle migliori condizioni. Pur essendovi tutto un sistema rigoroso di procedure previste dalla legge, e un intervento continuo della pubblica autorità per evitare abusi, le organizzazioni si trovano in particolare vantaggio per far valere le proprie ragioni, sicchè vi è una costante pressione verso sempre nuove rivendicazioni. Non è neppure raro il caso che le stesse organizzazioni sindacali, di qualsiasi tinta, siano costrette a frenare gli eccessi di tali rivendicazioni che si riflettono in un danno al traffico inaridendo perciò le fonti di reddito degli stessi lavoratori. Tutto questo tende perciò ad accentuare presso le categorie dei datori di lavoro, il ricorso ad impianti meccanici per ridurre il personale impiegato. In tal modo oltre la generale tendenza del progresso tecnico, le reazioni provocate dal sistema giuridico dell'esclusività o del monopolio accordato alle compagnie portuali, si rivelano, a lungo andare, contrarie agli interessi diretti di quelli che invece dovrebbero essere i naturali beneficiari di tale esclusività.

PARTE QUARTA

CAPITOLO I

IL TRATTAMENTO PREVIDENZIALE PER LE TRE CATEGORIE DI MARITTIMI

76. Trattamento previdenziale e assistenza sociale. — 77. Per gli addetti al traffico marittimo. —
78. Per gli addetti alla pesca. — 79. Per i lavoratori dei porti.

76. — Il personale da noi passato in rassegna gode un trattamento da parte della legislazione sociale e previdenziale assai diverso, a seconda della categoria alla quale appartiene. Indichiamo per sommi capi il trattamento di ciascuna categoria.

77. — Per tutti i marittimi è in vigore ormai la legge 25 luglio 1952, n. 915, che ha trasformato il sistema previdenziale in modo che oggi questa categoria è tra le meglio protette. Sono soggetti all'obbligo di tale assicurazione tutte le navi munite di ruolo d'equipaggio. Le contribuzioni sono a carico sia dei datori di lavoro che dei lavoratori sulla base di percentuali diverse. Le prestazioni del trattamento assicurativo previste consistono nella erogazione di una pensione stabilita in base alla media delle competenze più elevate sulle quali l'iscritto ha contribuito alla Cassa nazionale per la previdenza marinara in tre anni di navigazione ed è costituita dalla somma di tanti trentesimi della competenza media suddetta quanti sono gli anni interi di navigazione compiuta in qualsiasi tempo, considerando come anno intero le frazioni di anno uguali o superiori a sei mesi. In base a tale legge le vecchie competenze medie prese a base per il calcolo dei contributi pagati dai marittimi già in quiescenza sono state moltiplicate per 70 se inferiori a L. 350 mensili, per 65 quelle corrispondenti a 400 lire mensili, e per 60 quelle di importo di 450 lire mensili o superiori. Ciò ai fini del procedimento di riliquidazione delle pensioni fruito alla data di entrata in vigore alla nuova legge. In tal modo per i marittimi già in quiescenza il trattamento ora previsto è soltanto lievemente inferiore a quello massimo previsto per quelli messi in quiescenza dopo l'entrata in vigore della legge.

Così al marinaio con 25 anni di navigazione effettiva, toccano mensilmente lire 24.500; al nostromo, 26.000; al comandante lire 60.000. In nessun caso la pensione potrà essere inferiore a lire 96.000 annue, se diretta, e lire 72.000 se di reversibilità. Per quelli che si sono posti in quiescenza dopo l'entrata in vigore della nuova legge i massimi di trattamento, dopo 25 anni di navigazione effettiva, sono di lire 30.000 mensili per un marinaio di coperta, 32.000 per un nostromo, 49.000 per un primo ufficiale di coperta o di macchina, 70.000 per un comandante o capo macchinista. Ciò perchè le competenze medie per questi ultimi sono state moltiplicate per 80, per le misure fino a 350 lire mensili, per 80 fino a 450; per 75 fino a 500; e per 70 oltre le 500 lire mensili. Infine, vi sono forme speciali di previdenza per i dipendenti delle Società di p.i.n. e sovvenzionate. I marittimi imbarcati su tutte le navi da traffico (compresi i galleggianti muniti di ruolo di equipaggio addetti al traffico locale) sono inoltre assicurati dalle Casse Marittime contro gli infortuni e le malattie. Essi sono sottratti perciò all'assicurazione generale infortuni presso l'I.N.A.I.L. ed a quella malattia presso l'I.N.A.M. Le Casse Marittime sono tre: La Tirrena, con sede in Genova, la Meridionale, con sede in Napoli e quella Adriatica con sede a Trieste

Per l'assicurazione infortuni, le prestazioni delle Casse marittime sono le seguenti :

- a) indennità giornaliera pari al 75 % del salario, dal giorno successivo allo sbarco e per la durata della inabilità totale al lavoro ;
- b) cure mediche e chirurgiche, compreso il ricovero ospedaliero, ove occorra, e rimborso delle spese di rimpatrio ;
- c) rendite di inabilità ai marittimi la cui inabilità sia diminuita permanentemente e per tutta la vita, sia parzialmente, sia totalmente ;
- d) rendite ai superstiti dei marittimi deceduti in conseguenza di un infortunio sul lavoro ;
- e) altre provvidenze minori.

Per l'assicurazione malattie le Casse suddette concorrono :

- a) con indennità giornaliera nella misura del 75 % del salario per la durata massima di un anno, a chi sbarca per malattia contratta durante l'arruolamento, escluso il caso di malattie veneree ;
- b) assistenza medica diretta ;
- c) rimborso spese di rimpatrio ;
- d) assegno funerario ai superstiti.

Inoltre, l'assistenza sanitaria viene concessa anche ai familiari ed estesa al caso di gravidanza, puerperio, allattamento della moglie nonchè al caso di morte di uno dei familiari.

Per quanto riguarda l'assicurazione contro la disoccupazione, la tubercolosi e per gli assegni familiari, i marittimi sono soggetti alle disposizioni generali sulle assicurazioni obbligatorie dell'I.N.P.S.

Infine, per i marittimi che sbarchino per avvicendamento, ed abbiano almeno cinque anni di navigazione (salvo alcuni casi speciali) viene assicurato, a partire dal quarto mese dopo lo sbarco, un premio giornaliero di attesa imbarco fino a quando non verranno nuovamente arruolati, sempre per sopravvenienza del loro turno. L'indennità giornaliera è fissa in L. 300. Da essa sono esclusi coloro che sono iscritti a turno particolare. I contributi sono esclusivamente a carico degli armatori che pagano L. 2500 al mese per ogni marittimo imbarcato sulle proprie navi. Il premio viene stabilito con provvedimento di legge rinnovato di anno in anno.

78. — Alla previdenza marinara nei termini in precedenza esposti hanno diritto tutti gli imbarcati sulle unità iscritte nelle matricole delle navi maggiori (un quinto o un sesto del totale). I pescatori imbarcati su galleggianti o a terra, e quindi addetti alla piccola pesca, sono totalmente esclusi da qualsiasi forma previdenziale, non solo per la quiescenza, ma anche per la disoccupazione, e la tubercolosi. Per gli assegni familiari una larga aliquota di essi — circa una metà, come abbiamo già visto — riesce a fruirne attraverso lo sviluppo del movimento cooperativistico. Importanti aliquote di pescatori fruiscono dell'assicurazione contro gli infortuni e le malattie con le modalità già viste presso le tre Casse marittime. Contro gli infortuni sono assicurati gli imbarcati su tutte le navi armate con ruolo, e quelle armate con licenza, fino a 10 tonn. di s.l. se fornite di motore superiore ai 12 cavalli, e su quelle di stazza superiore alle 10 tonn., di tutti i tipi. Contro le malattie sono assicurati gli imbarcati sulle navi di tutti i tipi armate con ruolo, e sulle navi con licenza, fino a 10 tonn. s.l. solo con motore di forza superiore ai 25 cavalli; oltre le 10 tonn. tutti i tipi, con motore o senza. Come abbiamo già visto (parte II par. 5) il numero dei pescatori così coperti non supera il 25% di quelli complessivamente occupati nella pesca. Anche qui, la piccola pesca è sottratta completamente ai benefici di queste due forme importantissime di previdenza.

79. — I lavoratori dei porti sono soggetti alle assicurazioni obbligatorie per la vecchiaia, disoccupazione, assegni familiari presso l'I.N.P.S.; per gli infortuni sul lavoro presso l'I.N.A.I.L.; per le malattie presso l'I.N.A.M.

Per quanto riguarda le contribuzioni, esse sono a carico dei datori di lavoro che le pagano attraverso l'imposizione di una percentuale di maggiorazione sulle tariffe. Solamente le contribuzioni per il Fondo adeguamento pen-

sioni, istituito presso l'Istituto Nazionale della Previdenza Sociale, sono a carico anche dei lavoratori e per il 25% dello Stato.

Oltre i suddetti trattamenti assicurativi, i lavoratori portuali godono di forme integrative di assistenza che si concretano nelle seguenti forme:

Fondi di quiescenza. — Essi sono istituiti presso ogni compagnia portuale e sono alimentati da contribuzione dei datori di lavoro. Tali fondi permettono la corresponsione ai lavoratori portuali ed alle vedove di una pensione integrativa di quella corrisposta dall'I.N.P.S. *Fondo per l'assistenza economica ai lavoratori delle Compagnie portuali*; istituito allo scopo di integrare i guadagni dei lavoratori portuali permanenti nei mesi nei quali tali guadagni scendono al disotto di un determinato livello. Il trattamento ai lavoratori contemplato da tale « fondo » sostituisce quello previsto per i lavoratori portuali dalle norme dei decreti legislativi 9 novembre 1945, n. 788 e 12 agosto 1947 n. 869, le quali norme, in virtù della legge 21 maggio 1951 n. 498 pubblicata nella G.U. 10 luglio 1951 n. 158 non si applicano più ai lavoratori portuali. Tale « fondo » è alimentato da una maggiorazione percentuale sulle tariffe di lavoro. Con le somme che affluiscono al fondo stesso viene corrisposta a ciascun lavoratore permanente una cifra pari alla differenza tra un salario giornaliero convenzionale, che oscilla a seconda dei porti e il salario giornaliero effettivamente percepito. *Fondo per la corresponsione della gratifica speciale di fine d'anno*, comprendente: la gratifica natalizia pari a venticinque giornate, le ferie retribuite pari a tredici giornate e quattro giornate di festività di cui alla legge 27 maggio 1949, n. 260.

Prima della istituzione del « fondo » suddetto, in ogni porto ciascuna Compagnia portuale provvedeva al pagamento di tale gratifica con le somme accantonate durante l'anno, ma molti eran ogli inconvenienti che ne derivavano e numerose le lamentele dei lavoratori, i quali o non percepivano tempestivamente quanto ad essi dovuto per tale forma di assistenza sociale e non lo percepivano affatto poichè in taluni casi somme riscosse a tale titolo durante l'anno venivano distratte ad altri scopi mentre in altri casi la carenza di traffico non aveva dato alcun gettito di entrata.

Per porre riparo al forte squilibrio che derivava fra porto e porto, con gravi ripercussioni nell'ordine sociale, venne creato il « fondo » di cui trattasi al quale affluisce il contributo su ogni tonnellata di merce imbarcata e sbarcata o comunque maneggiata dai lavoratori nei singoli porti. Il contributo viene determinato anno per anno dal Ministero della Marina Mercantile su conforme parere del Comitato Centrale del Lavoro portuale. Il suo gettito di entrata viene ripartito con criteri mutualistici ai lavoratori dei singoli porti, a seconda del guadagno medio mensile da essi realizzato nell'anno al quale la gratifica si

riferisce, garantendo tuttavia, in ogni caso, un ammontare minimo a tutti i lavoratori, anche a quelli che, per ragioni indipendenti dalla loro volontà, non hanno prestato lavoro.

Il sistema attuato sia nelle riscossioni che nei pagamenti assicura puntualmente il pagamento della gratifica ai lavoratori fra il 22-23 dicembre di ciascun anno e le relative operazioni hanno riscosso nei tre anni di funzionamento del « fondo » la piena soddisfazione dei lavoratori.

Fondo di mutua assistenza malattia lavoratori portuali, che assicura a tutti i lavoratori portuali (iscritti nei ruoli ed occasionali), nonché alle rispettive famiglie, un'adeguata assistenza sanitaria ed economica in casi di malattia mediante una convenzione a carattere nazionale stipulata con l'Istituto Nazionale di assicurazione contro le malattie dei lavoratori (I.N.A.M.) ed entrata in vigore il 1° giugno 1949. Prima dell'istituzione di tale « fondo » i lavoratori di molti porti fruiivano di un'assistenza insufficiente e non ne fruiivano affatto in caso di malattia, perchè il gettito dell'addizionale, limitata allora per legge al 5% sul fatturato, non era sufficiente a corrispondere all'I.N.A.M. i dovuti contributi. Ciò veniva a creare una notevole sperequazione fra i lavoratori dei porti, i quali ora, invece, godono di una uniforme assistenza economica secondo lo spirito della legge che tale previdenza ha concesso ai lavoratori di tutti i settori economici. Al « fondo » suddetto affluisce il gettito della maggiorazione di legge ora del 6% (legge 19-2-1951, n. 74) sul fatturato dei singoli porti (eccettuati i porti di Genova, Venezia, Savona, i quali hanno una propria gestione a parte e provvedono alla relativa assistenza), più che sufficiente a corrispondere i contributi all'I.N.A.M., in base ad un salario convenzionale fissato dall'accordo suddetto, ed ai lavoratori. Il saldo attivo che risulta tra il gettito di legge e i contributi versati all'I.N.A.M. viene impiegato per un'assistenza integrativa sotto forma di sussidi straordinari nei casi di nascita di un figlio, di morte di un familiare a carico, di matrimonio dei figli ed una indennità giornaliera agli assistiti di cure climatiche da parte dell'I.N.A.M., ai quali viene pure rimborsata la spesa di viaggio, dalla residenza al luogo di cura e viceversa.

CAPITOLO II

CONCLUSIONI E PROPOSTE

80. Per un rigoroso ordinamento dei turni ed una specializzazione professionale per i marittimi. — 81. Sottoccupazione per gli addetti alla pesca. — 82. Regolamento del lavoro occasionale per i portuali. — 83. Coordinamento fra i servizi amministrativi del lavoro in genere, marittimo e portuale.

80. — Le conclusioni alle quali siamo giunti, sono state anticipatamente esposte nelle pagine conclusive di ciascuna parte del presente lavoro. Tuttavia, come abbiamo premesso una introduzione, per così dire panoramica, così possiamo esporre in sintesi un giudizio altrettanto panoramico.

Per quanto riguarda la gente di mare, il problema che ci interessa presenta aspetti preoccupanti solo per una parte dei marittimi, mentre per un'altra parte, l'ordinamento giuridico del collocamento potrebbe esser modificato agevolmente permettendo un più rigoroso controllo della professione, per assicurare una adatta specializzazione del personale. Esiste infatti una larga percentuale dei marittimi — un terzo almeno degli iscritti ai turni — che sono dei disoccupati veri e propri, e per essi non vi sarebbe altro rimedio che l'aumento del tonnellaggio della nostra flotta o dell'occupazione su navi estere. Peraltro, se tale aumento avvenisse in forma piuttosto rapida, come oggi non è affatto da escludere, potrebbero presto sorgere difficoltà per il reclutamento degli Stati Maggiori e degli specialisti. È necessario, quindi, adottare con celerità provvedimenti per incoraggiare il conseguimento dei titoli e dei gradi professionali, in modo che l'offerta futura della mano d'opera sia equilibrata e non si assista al paradosso che per alcune categorie occorre attendere degli anni per un imbarco, mentre per altre vi è carenza di personale disponibile.

Altro paradosso di natura simile riguarda il collegamento fra le situazioni dei vari porti. Si è osservato che per alcune categorie vi è in certi porti sovrabbondanza di offerta, mentre in altri porti, vi è deficienza: un turno nazionale, o un collegamento fra i vari uffici che consenta a tutti gli appartenenti ad una medesima categoria di poter usufruire al massimo delle possibilità di occupazione, potrebbe procurare notevoli vantaggi. E occorre ampliare l'impiego dei turni particolari.

Vi è, infine, il problema della sottoccupazione dei marittimi addetti al naviglio minore, quasi sempre arruolati alla parte. La legge impone per questi la garanzia del salario minimo, ma la crisi dei noli del cabotaggio è tale, che

spesso non si raggiunge neppure questo minimo garantito. In ogni caso, il salario reale del marittimo addetto al cabotaggio è quasi sempre inferiore al minimo vitale comunemente inteso. Ma si tratta di un problema che non vediamo risolvibile al di fuori di un miglioramento permanente delle condizioni di mercato.

81. — Per la pesca, il problema fondamentale è quello della sottoccupazione. Quanti siano i pescatori che lamentano questa situazione, è difficile dirlo; certamente essi non sono meno di cinquantamila, e forse raggiungono gli ottantamila. Da 20 a 30.000 sono quelli ai quali si riesce a garantire un minimo vitale. Se pensiamo però che ai pescatori mancano per la maggior parte anche i benefici della legislazione sociale, si può comprendere la gravità della situazione di questa che è la più numerosa categoria di lavoratori del mare. Tale situazione è soltanto in piccola parte attenuata dai fenomeni di osmosi fra l'attività peschereccia e la marina da traffico, o altre attività economiche affini, quali l'agricoltura, l'industria conserviera, della salagione, e via dicendo. Ma si tratta di poca cosa di fronte alla generale miseria della categoria della piccola pesca.

82. — Per le professioni portuali, pur esistendo fenomeni di disoccupazione e sottoccupazione, questi non rivestono fenomeni patologici di una certa gravità. Ciò è dovuto soprattutto al rigore della legislazione che ormai conta quasi 30 anni di esperienze positive. Qualche aspetto interessante ai fini della occupazione presenta il problema degli occasionali, ma esso agisce come attenuazione del fenomeno della disoccupazione in genere esistente nei centri interessati, specialmente nelle categorie affini dei marittimi pescatori facchini e via dicendo. Si tratta perciò di un contributo attivo anziché passivo al fenomeno che ci interessa. Nè va dimenticata la necessità che l'impiego degli occasionali venga sempre più rigorosamente assicurato esclusivamente alle categorie affini dei disoccupati per permettere una migliore distribuzione del lavoro fra i più bisognosi, ad evitare che ne profittino persone già fruente di altre fonti di reddito.

83. — Questa ultima constatazione ci impone di rilevare la necessità di un collegamento più stretto fra Uffici di collocamento della Gente di Mare, Uffici di collocamento generale e Uffici del lavoro portuale. Recentemente, alcune importanti indagini sono state condotte per accertare l'esistenza di settori grigi, di reciproca interferenza, per cui persone con più fonti di reddito, riescono a trovare ulteriori occupazioni a discapito di quelli veramente disoccupati, mentre, poi, la stessa persona risulta contemporaneamente iscritta in due o più liste di disoccupazione, pur avendo una professione retribuita e fruen-

do così di sussidi e premi vari. Col progressivo miglioramento dei servizi, queste eccezioni dovrebbero diventare più rare, ma esse sono assai più frequenti di quanto non si possa credere. Risultano peraltro tanto più deprecabili quanto più agevolmente eliminabili, sol che si stabiliscano rapporti di collaborazione fra le autorità interessate. È da augurarsi che, a seguito dell'inchiesta sulla disoccupazione, anche queste lacune dell'attuale ordinamento amministrativo del lavoro nei suoi vari aspetti particolari vengano eliminate con generale beneficio, provocando la scomparsa di esempi di malcostume civile purtroppo assai frequenti nel nostro paese.

BIBLIOGRAFIA (*)

- CORBINO E., *Economia dei Trasporti Marittimi*, S. A. Tip. Leonardo da Vinci, ed. Città di Castello, 1926.
- SERINO G., *Che cos'è un porto di commercio*, Loffredo ed. Napoli, 1952.
- BOSELLI C., *Inchiesta parlamentare sulla Marina Mercantile 1881-82* - Roma, Tip. Eredi Bot-
ta, 1882.
- GIULIETTI G., *Pax Mundi*, Rispoli ed. Napoli.
- ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA, *Annuario Statistico*.
- Id. *Statistica della Pesca e della Caccia negli anni 1949-50* - Roma, 1952.
- Id. *Censimento Industriale e commerciale 1937-39*, vol. VIII.
- Trasporti e Comunicazioni*, Roma, 1949 vol. II - *Industria della pesca e della conservazione del pesce*, Roma, 1940.
- Bollettino Informazioni Marittime*, Roma S. ed. Marinara, 1946-1952.
- Annuario di Statistiche del Lavoro*, 1949 - *Rassegna di Statistiche del Lavoro* ed. Roma, 1950.

(*) Vengono indicate solo le opere di maggior rilievo consultate.

ACCADEMIA DI MARINA MERCANTILE

**CONSIDERAZIONI SULLA DISOCCUPAZIONE
NEL CAMPO MARITTIMO**

Questa relazione è stata preparata dal Segretario generale dell'Accademia di Marina Mercantile, dr. MARIO BENIFEI con la collaborazione, oltre che del Presidente dell'Accademia stessa, prof. B. MINOLETTI, dei membri ing. A. DELLA RAGIONE, prof. G. BERLINGIERI, ing. M. ALBINI, prof. L. FEA, Gen. E. DE VITO, rag. G. RAVA.

CAPITOLO UNICO (*)

1. Rami di produzione. — 2. Industria delle costruzioni e delle riparazioni navali. — 3. Industria della navigazione. — 4. Industria della pesca e industrie complementari. — 5. Servizi portuali.

1. — Il problema della disoccupazione nel settore marittimo presenta aspetti particolari, specialmente in rapporto alle caratteristiche economiche di una delle principali attività di tale settore e, cioè dell'industria della navigazione.

L'economia marittima, che tanta importanza ha nella vita e nel progresso della nazione, comprende i seguenti rami di produzione:

- a) industria delle costruzioni e delle riparazioni navali;
- b) industria della navigazione;
- c) industria della pesca e industrie complementari;
- d) servizi portuali.

Ciò premesso, esaminiamo ora tali rami dal punto di vista del fenomeno della disoccupazione e delle possibilità di lenirla o contenerla.

2. — Le varie provvidenze con le quali lo Stato è andato, negli ultimi anni, incontro alla crisi dei nostri cantieri, ha avuto, nei confronti della situazione della massa d'opera specializzata, un'influenza minima agli effetti di un aumento di impiego di lavoratori.

Infatti le provvidenze, in ispecie per gli stabilimenti del Gruppo IRI, hanno servito ad evitare il licenziamento e la dispersione di preziose maestranze, o per lo meno a contenere tali gravi misure. Da rilevarsi che, per quanto le dette provvidenze siano da ascrivere a ben note considerazioni economiche di politica marittima, influirono su di esse anche fattori di ordine sociale in vista di non accrescere la disoccupazione.

Ma si tratta, nel complesso, di aiuti contingenti che hanno assicurato lavoro ai cantieri per un periodo estendentesi al massimo sino al 1° semestre del 1954.

(*) Vedi in appendice: Note sulle costruzioni navali.

Va ricordato che prima della guerra i grandi cantieri italiani avevano una triplice attività:

- a) costruzione di naviglio militare;
- b) costruzione, per conto dell'armamento italiano, di naviglio commerciale, specialmente di linea, con prevalenza di navi di considerevole tonnellaggio ed elevata velocità;
- c) costruzione per conto di stranieri (marina russa, turca, svedese, polacca, norvegese, sud e nord americana) di naviglio militare e naviglio commerciale.

Per quanto riguardava i medi e i piccoli cantieri, il lavoro era sufficientemente assicurato dalle commesse di naviglio minore, sia per le marine militari, sia per dotazione delle grandi navi, sia per l'industria della pesca motorizzata e dell'armamento di cabotaggio, anch'esso motorizzato ed allora in crescente sviluppo per l'abbandono della vela. Altra importante percentuale di costruzioni era offerta dal naviglio da diporto in un settore suo proprio e forse non intercomunicante con gli altri, a causa della maggiore specializzazione di mano d'opera richiesta.

Da rilevare ancora che i piccoli cantieri di costruzione in acciaio si sono moltiplicati nel corso e dopo la guerra: sia perchè alcuni cantieri di costruzioni in legno si sono trasformati per la costruzione metallica, data la progressiva scomparsa degli scafi in legno, sia perchè sono sorti nuovi cantieri per sfruttare la forte richiesta del periodo bellico.

La situazione, quindi, dopo la guerra, è notevolmente cambiata, specialmente per i medi e piccoli cantieri, nei quali il disagio è gravissimo, anche in dipendenza delle mutate esigenze del piccolo traffico. Inoltre, per i grandi cantieri nazionali, l'attività produttiva è ostacolata dal forte divario di costo rispetto a quello dei cantieri britannici, il che trattiene gli armatori italiani dal fare ordinazioni, dovendo essi in definitiva affrontare, nella gestione delle proprie navi, la concorrenza internazionale. Questa situazione giustifica tutto l'interessamento finora svolto presso il Governo, dal cetto marittimo, per l'adozione di provvedimenti legislativi a favore delle costruzioni navali, allo scopo di assicurare, nel futuro e per un congruo periodo, un continuativo lavoro ai nostri cantieri.

I provvedimenti richiesti non sono, in realtà, contributi statali di costruzione: essi comprendono forme varie di alleggerimento fiscale ed efficienti forme di credito navale, nonchè l'adozione di interventi indiretti che valgano a portare al livello estero il prezzo dei manufatti e dei semilavorati che concorrono alla costruzione (in prima linea, il prezzo dei prodotti dell'industria siderurgica che fortunatamente sta assicurando al nostro Paese una modernissima e imponente attrezzatura) e perciò tendono solamente a sgravare i costi di costru-

zione italiani dai fattori di carattere nazionale che, aggravando i costi, pongono le industrie cantieristiche nazionali in condizioni di inferiorità rispetto a quelle estere.

Poichè, in definitiva, l'efficienza dei nostri cantieri navali sta a presupposto dell'incremento e del rinnovamento della flotta mercantile italiana, varrà riportare in appendice alcuni sintetici cenni sulla situazione dell'industria delle costruzioni navali nel dopoguerra e sulle considerazioni che militano a favore dei più importanti provvedimenti sopra ricordati e cioè alleggerimento di oneri a carico dei cantieri navali e incoraggianti forme di finanziamento.

In conclusione, può dirsi che gli sforzi in atto a favore delle costruzioni navali, hanno per scopo di impedire una contrazione nel ritmo di lavoro per gli anni futuri, quindi con previsioni assai limitate per quanto riguarda un eventuale maggior impiego di mano d'opera, tanto più se nel frattempo venissero introdotti più efficaci procedimenti di modernizzazione tecnica delle lavorazioni e più vasti criteri di standardizzazione nella costruzione delle navi e delle loro parti. Infatti in molti cantieri più che di ridimensionamento quantitativo complessivo della mano d'opera, vi è necessità di riproporzionare la consistenza numerica della mano d'opera delle varie specialità, secondo le esigenze imposte dalla profonda trasformazione di metodi di lavorazione che ha avuto luogo in questi ultimi anni.

È infine da tenersi presente che le previsioni, ben poco ottimistiche, agli effetti del problema della disoccupazione, sono convalidate anche dalla considerazione che in generale nei cantieri italiani, più che una eccedenza numerica di mano d'opera, vi è eccedenza di personale impiegatizio: il rapporto fra numero di impiegati — particolarmente amministrativi — e numero di operai, è elevatissimo, più che doppio di quello dei cantieri inglesi.

Tale caratteristica è in buona parte conseguente alla complessità dei conteggi dei vari contributi sociali ed accessori e delle ritenute (quindi del conteggio delle paghe e dei salari), alle complicazioni amministrative imposte dalle nostre leggi doganali e tributarie ed all'ingente lavoro richiesto per l'attuazione di varie provvidenze (le mense aziendali, i corsi di riqualificazione etc.).

Per l'industria delle riparazioni navali, una maggiore produttività è strettamente connessa all'attuazione di provvidenze da tempo invocate, anche per questo settore. Specialmente nel porto di Genova, in cui l'industria delle riparazioni ha una caratteristica internazionale, essa potrà mantenere il livello in atto, da considerarsi soddisfacente, se potranno offrirsi costi che attirino il lavoro, indipendentemente da situazioni contingenti o dalla saturazione delle industrie straniere similari. Provvedimento che darebbe utili risultati sarebbe quello di includere, nei trattati commerciali con nazioni marittime ed agli effetti degli scambi, i « lavori di riparazione alle navi ».

3. — Nella industria della navigazione mentre le statistiche segnalano il raggiunto traguardo della consistenza prebellica quanto a tonnellaggio della flotta mercantile, per converso pletorica si presenta la massa di marittimi che affollano gli uffici di collocamento.

Tali uffici sono regolati da ordinamenti propri che differiscono da quello dei lavoratori terrestri in un fattore principalissimo determinante, e, cioè, quello del rispetto del turno di imbarco secondo l'ordine di iscrizione nel ruolo generale e in quello particolare, consentito agli armatori che posseggono naviglio per un previsto minimo tonnellaggio. Questa constatazione potrebbe indurre a ritenere che ad una ragguagliata consistenza di flotta corrisponda, in parallelo, un uguale impiego di marittimi a bordo. In realtà, invece, tale eguaglianza non sussiste e ciò per le mutate caratteristiche qualitative delle navi, rispetto agli anni prebellici. Infatti, quasi dimezzata si presenta la flotta di navi da passeggeri e di navi miste, anche per l'abbandonato criterio di ricostruire supertransatlantici di elevato tonnellaggio, il tutto con conseguente minore impiego di personale per la formazione degli equipaggi.

Influenza, pure in un senso riduttivo, opera il crescente tonnellaggio medio unitario di una parte del naviglio da carico, specialmente nel settore dei trasporti di combustibili liquidi, nonchè il largo impiego degli apparati motori a nafta, tutte innovazioni tecniche che richiedono minore quantità di mano d'opera. Rimane quindi accertato che alla raggiunta parità col tonnellaggio prebellico della nostra flotta mercantile non corrisponde un proporzionato impiego di marittimi a bordo: tale impiego si è invece ridotto.

Da tener presente, per un più esatto esame della situazione, che in compenso alcune migliaia di « marittimi » o qualificati tali, essendo in possesso del solo passaporto e non del libretto di navigazione, prestano servizio sotto bandiera estera, specialmente panamense e liberiana. Ma si tratta di situazioni contingenti, facili a mutarsi in dipendenza di diversi orientamenti di politica internazionale. Per converso, altro motivo di disoccupazione va ricercato nella crisi della marina di cabotaggio che, prima della guerra impiegava notevole numero di veri marinai cresciuti nei piccoli centri marittimi costieri sotto l'impulso di un'atavica tendenza alla vita del mare.

Un altro particolare e preoccupante aspetto della disoccupazione fra i marittimi è quello che proviene dalla difficoltà d'imbarco per i diplomati nautici di coperta e di macchina, essendo i posti di allievo molto limitati a bordo della nostra flotta mercantile. Ciò dipende dai forti oneri che i contratti di arruolamento pongono a carico degli armatori, oneri che se fossero ridotti, considerando gli allievi, come di fatto sono, dei marittimi in soprannumero all'equipaggio, consentirebbero maggiori possibilità d'imbarco della categoria in parola.

Si è detto innanzi che l'ingaggio dei marittimi avviene attraverso gli uffici di collocamento della gente di mare, che registrano un'esuberanza di iscritti in quasi tutte le categorie, rispetto alle limitate possibilità di imbarco, con tutte le ripercussioni economiche e sociali che ne derivano, specialmente nei principali centri marittimi, quali Genova, Venezia e Napoli, nonchè in altri di importanza minore, seppure notevole, quali ad esempio Bari e Trieste.

In particolare a Genova, dove affluiscono alla libera iscrizione a turno di collocamento marittimi di quasi tutte le Regioni d'Italia, facile è immaginare quali e quante attività marginali, più o meno lecite, nonostante i sussidi corrisposti col concorso della classe armatoriale, sorgano per sopperire ai bisogni dei singoli durante i lunghi periodi di attesa per l'imbarco, periodi resi ancora più frequenti dal sistema dell'avvicendamento a bordo, cioè dello sbarco obbligatorio dopo un determinato periodo di arruolamento, per dar posto ai marittimi rimasti a terra.

A proposito dell'avvicendamento può tornare utile precisare che il periodo normale di imbarco dei marittimi (bassa forza) è di 14 mesi, dopo i quali si deve procedere allo sbarco e alla sostituzione con gli altri marittimi in attesa. Gli sbarcati ricevono il normale sussidio di disoccupazione oltre l'apposito sussidio stabilito per i marittimi disoccupati nella misura di Lit. 9.000 mensili, con decorrenza dalla loro iscrizione nei turni di collocamento, per la durata di nove mesi per gli iscritti nei turni particolari e di tre per gli iscritti nei turni generali. Il fondo cui attinge il detto sussidio viene alimentato da appositi contributi degli armatori.

I marittimi sbarcati possono trovare saltuaria occupazione nei servizi di comandata a bordo durante la sosta delle navi nei porti, con paga giornaliera calcolata in base alla remunerazione mensile della rispettiva categoria e con la somministrazione dei pasti a bordo (oppure di una indennità calcolata in lire 500 al giorno).

È da porre altresì in evidenza che sulle navi da passeggeri, l'armamento di linea usa imbarcare personale « in soprannumero », ossia in eccedenza alle prescrizioni delle tabelle di armamento, al fine di soddisfare, viaggio per viaggio, a particolari esigenze del servizio di camera: il che esclude ogni revisione in aumento delle dette tabelle.

I sistemi di imbarco e di avvicendamento, che possono avere opinabili fini sociali, hanno per converso, determinato, e tuttora mantengono e accrescono, nell'industria della navigazione, una disoccupazione fittizia, frutto del dannoso squilibrio fra la capacità di assorbimento dei marittimi a turno e il numero degli iscritti. Tale numero tende ad aumentare in virtù di quel diritto all'imbarco che l'iscrizione comporta, ed anche in dipendenza delle nuove im-

matricolazioni nella gente di mare che affluiscono spinti dal miraggio di maggiori guadagni.

L'indagine approfondita sulla composizione della massa dei marittimi ha posto in evidenza che tale massa è costituita, in parte, da veri naviganti, specializzati nei servizi di bordo, cioè da lavoratori che fanno di tali professioni la loro unica fonte di guadagno, mentre la rimanente parte della gente di mare raccoglie i lavoratori che conciliano l'imbarco con altre occupazioni a terra a seconda della maggior convenienza che, all'occasione, l'uno o le altre presentano. Tali sono, ad esempio, gli operai meccanici, gli elettricisti, i motoristi e il personale di camera e cucina.

Si aggiunga che il diritto riconosciuto ai marittimi di potersi iscrivere anche fuori del proprio domicilio in uno degli uffici di collocamento sparsi nei principali centri marittimi, può determinare, per alcune categorie, forti eccedenze contingenti presso un ufficio e carenza in altro, senza possibilità di una compensazione, in caso di richiesta, presso l'Ufficio che in un determinato momento non ha sufficienti iscritti a ruolo. Ed ecco perchè è opinione degli ambienti interessati che l'esame del fenomeno della disoccupazione marittima nel personale navigante non può essere utilmente impostato in sede regionale o provinciale.

Il problema del collocamento della gente di mare, qualora si volesse risalire alla sua genesi, e si intendesse di indagarne gli artificiosi sviluppi, condurrebbe ad un esame lungo e ponderoso, mentre ciò che conta ai fini della lotta contro la disoccupazione è di constatare che la massa dei marittimi in attesa di imbarco è esorbitante rispetto al fabbisogno. Inoltre, data la struttura degli uffici di collocamento della gente di mare, tale massa tende sempre più ad aumentare col dannoso perpetuarsi di una situazione antieconomica che influisce sul rendimento produttivo delle navi, in quanto i capitani al comando di esse, vincolati ai turni obbligatori di imbarco e di avvicendamento del personale, non riescono a formarsi equipaggi di fiducia, ben rispondenti alle esigenze tecniche della loro nave, perdendo così i benefici che potrebbero derivare da miglior manutenzione e gestione, specialmente degli apparati motori e degli apparecchi ausiliari.

Allo stato delle cose, poichè non è possibile per il momento annullare il sistema purtroppo antieconomico ormai in atto innanzi descritto, per sostituirlo con una libera scelta in ruoli preordinati in base a requisiti stabiliti per ogni categoria, in modo da permettere, con un processo che potrebbe definirsi naturale, un equilibrio fra domanda ed offerta di lavoro, utili effetti potrebbero trarsi dall'adozione dei temperamenti che seguono:

1) procedere ad una selezione degli iscritti nei ruoli degli uffici di collocamento, tenendo conto delle rispettive mansioni a bordo e di un minimo di

imbarco rispetto alla data di immatricolazione; escluse le soluzioni di continuità indipendenti dalla volontà dell'iscritto;

2) passare in appositi ruoli supplementari il personale scartato per non avere esso i requisiti di cui innanzi;

3) consentire a tutti gli armatori, indipendentemente dalla consistenza delle rispettive flotte, l'istituzione di turni particolari proporzionati ai singoli fabbisogni;

4) consentire agli armatori che non intendono istituire propri turni libertà di scelta nei turni generali, sia pure con determinate cautele;

5) stabilire per ogni armatore un unico turno nella sede di armamento delle proprie navi, con la facoltà di prelevare da tale turno il personale occorrente, anche per imbarchi in altri porti; temperamento questo di particolare importanza per le Società esercenti linee di P.I.N. (Italia - Lloyd Triestino - Adriatica - Tirrenia).

Peraltro, qualora si volesse andare più decisamente incontro ai desiderata dei marittimi in attesa di imbarco si potrebbero suggerire, in via subordinata, i seguenti provvedimenti:

a) una maggior larghezza nel loro impiego, quali corveisti, in ordinari lavori di manutenzione a bordo (come pitturazioni, picchettaggi, ecc.);

b) il loro impiego quali corveisti, nel servizio di verricelli sulle navi per le operazioni di imbarco e sbarco delle merci nei porti di approdo.

Da non trascurarsi, infine, il problema dell'imbarco degli allievi nautici di coperta e di macchina.

Potrà osservarsi che quanto sinora detto non comporta emendamenti atti a favorire l'occupazione di mano d'opera nell'industria della navigazione, ma è convincimento dell'armamento italiano e di quanti si occupano dei problemi della marina mercantile, che un equilibrato assetto nel campo della marineria sarebbe un prezioso indice delle reali possibilità di impiego di marittimi in esso, il che non è oggi dato di conoscere.

Altro provvedimento che potrebbe riuscire utile nella lotta contro la disoccupazione è quello di attuare una migliore organizzazione ed efficienza (da tempo invocata), delle scuole di avviamento professionale marittimo nelle sezioni di macchina ed in quelle dei servizi tecnici ausiliari. Tali scuole consentono la formazione di operai specializzati, i quali, oltre a garantire un più proficuo rendimento a bordo, potrebbero in caso di eccedenza al fabbisogno trovare con maggior facilità occupazione su navi estere, oppure in stabilimenti meccanici, esteri ed anche nazionali. È noto che in alcuni casi le iniziative si arrestano

o non hanno tutto il loro sviluppo proprio per la difficoltà di trovare operai idonei.

Per ultimo, va ricordata, per la sua importanza economica, la necessità di appoggiare l'azione dello Stato in ogni programma di aiuti per incrementare la nostra flotta mercantile. Tale incremento ovviamente consentirà, fra l'altro, l'impiego di altri marittimi. Nè al riguardo devono scoraggiare fasi alterne nei redditi dell'industria della navigazione, poichè l'armamento italiano, e specialmente quello libero, da secoli ha dato e tuttora dà prova di una sicura accortezza e penetrazione nel campo marittimo internazionale, sicchè una nostra flotta mercantile ancor più efficiente in quantità e qualità, non dovrebbe far sorgere preoccupazioni dal punto di vista di un suo sfruttamento, pur esulando da ogni considerazione di politica marinara.

Concludendo, per il settore dell'industria della navigazione possono formularsi previsioni di un ulteriore graduale impiego di mano d'opera in un prossimo futuro, se i programmi in progetto per il completamento ed il parziale rinnovamento della nostra flotta mercantile avranno la loro attuazione.

4. — L'industria della pesca si differenzia innanzi tutto dall'industria della navigazione per il fine economico al quale le navi vengono destinate, cioè quello della cattura del pesce ed anche per la forma di prestazione dei pescatori, i quali in molti paesi costieri hanno lavoro saltuario stagionale, specialmente nella pesca con reti da posta.

Quella dei pescatori italiani è una categoria di importante consistenza numerica, categoria che si regge, nella quasi totalità, adattandosi ad un tenore di vita alquanto basso. Nella piccola pesca locale buona parte dei pescatori sono proprietari e comproprietari delle barche con le quali esercitano, il che li fa ascrivere più alla categoria dei datori di lavoro artigiano che non a quella dei prestatori d'opera: comunque con scarsi redditi. Infatti nel suo complesso l'industria della pesca, sia locale, sia alturiera, sia oceanica, rappresenta per il lavoratore una fonte di reddito assai al di sotto di quella media, anche per il fatto che detta industria attraversa, specialmente in Adriatico, un grave periodo di crisi, con numerosi e prolungati disarmi dei pescherecci. Non sono mancati studi, convegni, voti e insistenze da parte delle categorie interessate per l'applicazione di provvidenze varie che, aiutando l'industria, la riportino ad un miglior grado di sfruttamento economico, offrendo di conseguenza la possibilità di un maggior impiego di mano d'opera in un settore produttivo tanto necessario all'alimentazione. I voti che risultano già segnalati all'attenzione degli or-

gani centrali e sui quali non è fuori luogo insistere, riguardano i seguenti argomenti:

1) esclusione delle attività relative alla media e piccola pesca dal carico contributivo previsto dall'art. 69 del disegno di legge sui provvedimenti per lo sviluppo della economia e per l'incremento della occupazione, e ciò in analogia a quanto disposto da detto disegno di legge a favore delle affittanze agrarie, stanti le caratteristiche similari delle attività pescherecce, nelle quali vige e si attua la compartecipazione degli utili dei componenti gli equipaggi (contratti alla parte);

2) esonero dell'industria della pesca dall'imposta di consumo e, in linea subordinata, adeguamento ed uniformità in tutti i centri, di detto gravame tributario;

3) efficacia operativa della legge 10 gennaio 1952, n. 16, sul ripristino del concorso statale nel pagamento degli interessi sui mutui accesi per l'incremento dell'attività peschereccia, promuovendo l'adeguata e coordinata collaborazione degli Istituti di credito e la semplificazione delle procedure;

4) realizzazione, con particolari interventi dello Stato, di piani di campagne esplorative per la ricerca di nuovi campi di pesca: e ciò in applicazione della norma legislativa di cui al comma o) della legge 8 gennaio 1952, n. 20, da considerarsi altrimenti inoperante soprattutto per l'insufficienza del fondo messo a disposizione;

5) revisione dell'Accordo italo-jugoslavo per la pesca lungo le coste orientali dell'Adriatico, tenendo in particolare conto i seguenti punti:

a) esonero di qualsiasi aggravio per diritti di licenza a carico dei pescatori italiani;

b) congrua riduzione del canone richiesto dal Governo jugoslavo, in quanto la misura in trattazione è da ritenersi sproporzionata al beneficio economico derivante dall'esercizio della pesca nelle zone consentite;

6) difesa dell'industria conserviera nazionale contro la concorrenza della produzione similare estera, ammessa ora a libera importazione, ricorrendosi, se del caso, al provvedimento del contingentamento del prodotto estero da importare con licenza;

7) adeguamento, non oltre dilazionabile, delle opere portuali (porti per pescherecci e porti di rifugio) alle inderogabili ed imprescindibili esigenze del naviglio peschereccio, quali risultano come conseguenza della motorizzazione e meccanizzazione in atto, nonchè alle moderne esigenze delle industrie e dei traffici dei prodotti della pesca a terra;

8) accordi con la Tunisia e con la Francia per la pesca nelle acque tunisine e corse.

L'adozione degli invocati provvedimenti, particolarmente per quanto concerne gli auspicabili accordi con la Jugoslavia, la Tunisia e la Francia, al fine di consentirci l'esercizio nelle pescosissime acque dalmate, tunisine e corse, porterebbe al riarmo e alla costruzione di nuovi motopescherecci, permettendo, di conseguenza, un maggior impiego di marittimi pescatori, calcolabile dal 5 al 10% rispetto alla consistenza attuale desumibile dai dati statistici, o comunque scongiurerebbe l'acuirsi della crisi e della disoccupazione nel settore in esame.

Ma se tutte queste provvidenze hanno per fine di dare all'industria estrattiva della pesca una migliore produttività economica, non va peraltro dimenticato che la produzione ittica, per la sua delicata e speciale natura, ha bisogno in parallelo, di tutta una ben congegnata attrezzatura commerciale che valorizzi il prodotto della pesca.

È infatti notorio che in parecchi centri pescherecci specialmente dell'Italia meridionale e insulare, la crisi della pesca è in gran parte dovuta alla difficoltà di smaltimento del pescato, cioè alla ristrettezza dei mercati. In tali condizioni è obiettivo riconoscere che il dare impulso — come si tende a fare ora — alla flotta peschereccia accresce il disagio anzichè attenuarlo. Tale politica richiede che alla trasformazione dei mezzi corrisponda la possibilità di allargamento dei mercati di assorbimento, che cioè i nuovi pescherecci possano far affluire il pescato nei centri di maggior consumo accelerando la sostituzione delle ancora numerose unità da pesca locale e costiera, con navi di maggior dimensione e potenza di apparato motore e sistemazioni di apparecchi refrigeranti a bordo.

Ma anche con tali trasformazioni è da ritenersi che il problema non troverebbe un'adeguata e razionale sistemazione, se le provvidenze si localizzassero soltanto sul mezzo di cattura e non fossero estese a tutta quella catena di attività il cui funzionamento integrativo e sincrono è necessario per assicurare risultati uniformi ed equamente redditizi all'industria della pesca.

Occorre quindi, in primo luogo e parallelamente al perfezionamento ed accrescimento dei mezzi tecnici di cattura e all'acquisizione di nuovi campi di pesca, sviluppare e adeguare alle esigenze della pesca meccanizzata, sia essa alturiera, costiera o locale, tutta l'attrezzatura ausiliaria, quale: produzione del ghiaccio nei centri pescherecci, depositi refrigerati di adeguata capacità nei centri costieri di raccolta, mezzi rapidi e refrigerati di trasporto terrestre, magazzini refrigerati nei centri di smercio dell'entroterra, con adatti e modernissimi mercati, sviluppo dell'industria conserviera del pesce nei porti pescherecci dell'Italia meridionale e insulare in cui si lamenta difficoltà di smaltimento (Molfetta, Licata, Porto Empedocle, Messina, Gaeta, etc.) e infine un'appropriata protezione dell'industria conserviera nazionale, tenuto conto del maggior costo della latta e del capitale investito, etc.

È ovvio che tutte queste provvidenze complementari si rifletterebbero a vantaggio di un maggior impiego di mano d'opera specializzata.

È bene avvertire, infine, che i dati statistici sulla consistenza dei marittimi addetti alla pesca, possono trarre in inganno. Occorre distinguere nelle statistiche le cifre che si riferiscono agli iscritti nelle matricole della gente di mare (personale addetto al traffico locale e alla pesca costiera - art. 115 Cod. Navig. parag. 3°) da quelle relative agli iscritti in tale categoria che effettivamente esercitano la pesca.

5. — Il lavoro nei porti, per il maneggio delle merci, è disciplinato da tassative norme previste dal codice della navigazione, dal relativo regolamento marittimo e da altre disposizioni a valore locale, norme che riserbano il detto lavoro a determinate categorie di lavoratori permanenti ed avventizi, la consistenza dei quali, fra tutti i porti nazionali, si aggira sulle 19.000 unità.

L'ordinamento delle accennate categorie, facilitando una forma monopolistica del lavoro e risentendo del periodo di intensificato traffico bellico, presenta oggi artificiose situazioni nei principali porti e con ruoli di lavoratori superiori in alcuni di essi al fabbisogno.

Inoltre, le elevate composizioni delle « mani » di lavoro e, per contrapposto, le « rese » basse nelle 8 ore, sono i primi espedienti per raggiungere un maggior impiego di mano d'opera, il che pesa nel calcolo delle tariffe a cottimo. Si aggiunga, per qualche porto, una viva resistenza all'impiego dei mezzi meccanici, come avviene ad esempio a Palermo, dove notoriamente si seguita nella scarica a braccia delle merci alla rinfusa, pur essendo da mesi installati sui moli nuovissimi elevatori meccanici: ciò è dovuto alla fortissima eccedenza di lavoratori permanenti che rispetto al fabbisogno si avrebbe utilizzando i mezzi meccanici.

Queste considerazioni portano a concludere che, nonostante sia previsto dai competenti organi centrali un incremento di traffico del 20% nei principali porti e per i prossimi cinque anni, non può pensarsi ad un proporzionale aumento dell'impiego della mano d'opera, ostandovi i seguenti motivi che contrastano con l'accrescimento di essa:

a) progetti in atto per migliorare l'attrezzatura meccanica di imbarco e sbarco delle merci nei porti nazionali;

b) graduale introduzione nella flotta mondiale del naviglio da carico di navi moderne e tecnicamente più adatte per determinati traffici, le quali consentono più agevoli operazioni di imbarco e sbarco;

c) crescente traffico di olii minerali, voce che gioca sempre più nelle cifre delle merci sbarcate nei porti nazionali, pressochè senza impiego di mano

d'opera, poichè lo sbarco si effettua con travaso diretto da nave cisterna a deposito;

d) insistenze degli utenti dei porti per una revisione degli ordinamenti di lavoro, specialmente in quanto concerne la composizione delle « mani » di lavoro e delle « rese », come innanzi accennato: fattori che, per circostanze contingenti di ordine sociale, sono rimasti lontano dalla reale consistenza che dovrebbero avere ai fini di un normale e più economico rendimento di lavoro.

APPENDICE

NOTE SULLE COSTRUZIONI NAVALI

1. — Nel periodo 1945-52, che fu di ricostruzione per la nostra flotta mercantile, venne compiuto ogni sforzo per passare in un settennio dalle 400 mila tonn. di stazza lorda rimaste alla fine delle ostilità, all'attuale tonnellaggio di 3.330.374 t.s.l. Di ciò va dato riconoscimento alle iniziative dei nostri armatori e alle provvide leggi finora emanate.

A conseguire in questo periodo relativamente breve il notevole incremento di 2.930.000 t.s.l., contribuirono in qualche misura la restituzione di navi internate in porti esteri o cedute temporaneamente a Paesi neutrali; il ricupero e il ripristino di navi sinistrate; l'ultimazione di alcune navi di precedenti programmi navali rimaste sullo scalo; le nuove costruzioni dei nostri cantieri navali; ma soprattutto il considerevole apporto di oltre due milioni di tonn. s.l. degli acquisti all'estero, cui fu giocoforza ricorrere, e cioè del 68% del suddetto incremento di tonnellaggio. In confronto a questo notevole afflusso di naviglio mercantile estero, il contributo di nuove costruzioni dei cantieri navali fu relativamente modesto.

È ben vero che nel periodo 1945-52 i maggiori cantieri italiani, compresi quelli del Territorio Libero Triestino, hanno costruito circa 550 mila t.s.l. di nuove navi, ma queste comprendono 235 mila t.s.l. per armatori esteri, talchè l'apporto di detti cantieri è stato di sole 315 mila t.s.l. cioè meno dell'undici per cento dell'incremento totale di tonnellaggio.

Non è fuori luogo notare che la produzione totale di 550 mila t.s.l. dei detti cantieri nel periodo 1945-52 corrisponda ad una media di circa 79 mila tonn./anno, contro la loro capacità produttiva massima di 300 mila tsl./anno, talchè essi hanno lavorato col ritmo medio del 26% circa della loro capacità produttiva, cioè in condizioni svantaggiose.

2. — Oltre all'ulteriore incremento del nostro tonnellaggio mercantile è da prevederne il rinnovamento; ne conseguirà un notevole fabbisogno annuo di nuove navi per il quale sarebbe da evitare la necessità di ricorrere all'acquisto di navi estere.

Per le ovvie e ineluttabili leggi dell'economia ogni armatore nell'acquisto di navi giustamente esigerà tre requisiti fondamentali:

- a) la qualità non inferiore a quella della concorrenza;
- b) il prezzo d'acquisto non superiore a quello del mercato internazionale;
- c) la pronta consegna, possibilmente immediata.

Per la qualità, la tecnica navale italiana non teme i confronti. Per il costo delle costruzioni in questi ultimi anni è stata fatta una approfondita diagnosi, la quale ha sviscerato la questione e posto a nudo le varie cause di elevato costo del prodotto nazionale. Si attende ora a provvedere ai rimedi relativi. Ciò forma il tema dell'apposita commissione di studi per il disegno di « *una legge organica la quale renda possibile una ripresa continuativa e duratura delle costruzioni navali* ».

Occorre che i cantieri nazionali siano alleviati di tutti quei maggiori oneri che essi hanno rispetto ai cantieri esteri più redditizi e che siano messi nelle loro identiche condizioni, come costi delle materie prime, dei manufatti, dei macchinari, come gravami sindacali e sociali, come oneri fiscali, come costi dei finanziamenti come continuità e carico di lavoro. La produttività sarà compito dei dirigenti e delle masse lavoratrici che nella continuità del lavoro troveranno la soddisfazione e l'affinamento dei processi costruttori.

Occorre peraltro che l'armatore sia invogliato alla costruzione di naviglio nuovo, studiando adatte forme di credito navale che consentano di alleggerire gli oneri del capitale nella prima metà di vita della nave, salvo rivalsa a lungo termine sulla seconda metà.

Per la pronta consegna delle navi, essa, limitatamente alle navi da carico, potrebbe essere ottenuta mediante una o più tipizzazioni a scelta dagli armatori, che consentano la costruzione di vari esemplari a disposizione degli acquirenti.

Mentre per le navi dei servizi sovvenzionati può provvedere direttamente lo Stato in tutte le eventualità, per l'armamento libero, come si è più volte e da più parti detto, converrebbe far risorgere il Credito Navale ma in forma continuativa e con maggiori poteri di quelli che esso ebbe a suo tempo.

I due ultimi punti di cui sopra e cioè gli oneri del capitale e la disponibilità di navi di pronta consegna potrebbero essere compito di un Consorzio bancario a disposizione degli armatori di provata capacità dell'Armamento libero, per anticipazione di capitali, anche esteri, a interessi di favore e con rimborso ra-

teale a lunga scadenza, che provveda agli ammortamenti, che assista nei periodi di crisi sia l'armamento che i cantieri navali privati, salvo rivalsa nei periodi fiorenti, che ordini in proprio alcuni esemplari di navi da carico tipizzate, a disposizione per pronta consegna a prezzi dilazionati. Sarebbe da augurarsi un ente sul tipo di quello che fu la U.S. Maritime Commission, cui gli Stati Uniti devono lo sviluppo della loro marina mercantile dal 1936 al 1944, ma dovrebbe differirne nell'origine in quanto dovrebbe essere ente privato anzichè statale e munito di vasti poteri finanziari ed economici.

RENATO TREVISANI

**OCCUPAZIONE E DISOCCUPAZIONE NEL SETTORE
DEI TRASPORTI INTERNI**

PAGINA BIANCA

I N D I C E

	PAG.
CAP. I — Oggetto e limiti della indagine	291
» II — Consistenza e ripartizione della mano d'opera nei trasporti interni .	295
» III — Prospettive della occupazione nei trasporti interni	306
» IV — Collocamento e formazione professionale nei trasporti interni . .	323

PAGINA BIANCA

CAPITOLO I

OGGETTO E LIMITI DELL'INDAGINE

1. Diversità dimensionale delle imprese di trasporto e disparità del loro regime giuridico. —
2. Rilevazioni statistiche sulla occupazione. —
3. Rilevazioni statistiche sulla disoccupazione.

1. — I problemi relativi all'occupazione nel settore dei trasporti interni non si presentano con caratteri uniformi, data la diversa entità e il diverso regime giuridico dei complessi aziendali, che a tali trasporti attendono, la varietà stessa dei mezzi e quindi delle esigenze tecniche, con cui i servizi sono assolti, la molteplicità e disparità dei bisogni, cui questi soddisfano. Dalle nostre Ferrovie di Stato all'impresa camionistica a base familiare, tanto per citare due esempi indicativi, la distanza è grande, e non solo dal punto di vista economico, ma ovviamente anche dal punto di vista strutturale e organizzativo.

Ora questa differenza di posizioni si riverbera nei rapporti che le attività di trasporto hanno con gli altri settori, e nel loro adeguamento alle necessità, che via via si manifestano.

Astrette all'obbligo di eseguire ogni trasporto che venga richiesto, le ferrovie dispongono normalmente di un'attrezzatura, che non è sempre impiegata in tutto il suo rendimento, di guisa che di fronte a un dato limite tecnico di produttività si ha un livello di sfruttamento inferiore, con la conseguenza che un aumento di richiesta del trasporto non implica necessariamente un nuovo o maggior impiego di personale, ma può essere soddisfatto correntemente con i mezzi e il personale in servizio, o, al più, con una loro opportuna dislocazione. Altrettanto non avviene, per tornare all'esempio già ricordato, nell'impresa camionistica, che, sviluppando le proprie iniziative, deve progressivamente adeguare la propria organizzazione ai crescenti bisogni e far luogo quindi all'impiego di nuovi mezzi e di nuovo personale.

Una seconda precisazione è ancora necessaria. Questa diversità dimensionale delle imprese e la disparità del loro regime giuridico hanno un riflesso diretto anche sulla materia qui trattata, poichè, mentre è agevole seguire il fenomeno dell'occupazione nel campo ferroviario e in genere nelle imprese sottoposte a regime di concessione, e però alla vigilanza governativa, l'indagine si fa più laboriosa e difficile allorchè si passa ai trasporti su strada, i quali, presentandosi spesso come una vera e propria polverizzazione aziendale, sfuggono ad ogni positivo accertamento. Per essi il problema — che è comune a tutti i Paesi —

non si pone quindi soltanto in termini di conseguimento dell'uniformità delle rilevazioni; ma del modo stesso con cui queste possono essere effettuate (1).

Si spiega così l'incertezza, in cui l'osservatore viene a trovarsi, quando prende a considerare i dati riassuntivi di occupazione nel settore, i quali spesso appaiono nella loro entità numerica non conformi all'evoluzione che elementi di diverso ordine e di più agevole controllo permettono di rilevare nella consistenza delle attività corrispondenti. Di qui una serie di valutazioni induttive, che necessariamente portano a risultanze di approssimazione, i cui limiti di attendibilità variano in ragione dei punti di riferimento che si sono potuti assumere.

2. — Il censimento industriale e commerciale del 5 novembre 1951 ha dato come addetti ai trasporti 420.308 unità e come addetti alle comunicazioni 118.883 unità (2); rispettivamente il 77,9 e il 22,1 per cento della cifra globale di 539.191 addetti. Sempre secondo il detto censimento la cifra degli occupati nei trasporti si scompone nel seguente modo: trasporti terrestri 322.645; trasporti per vie d'acqua ed aerei 24.515; attività ausiliarie 73.148.

Secondo la rilevazione nazionale delle forze del lavoro, eseguita per campione dall'Istituto Centrale di Statistica all'8 settembre 1952 su invito della Commissione Parlamentare d'inchiesta sulla disoccupazione, gli occupati complessivamente raggruppati sotto la voce « Trasporti e comunicazioni », salgono a 659.200, con un incremento di 120.000 unità rispetto alle corrispondenti accertate nel 1951: incremento, che, considerato a sè, non trova riscontro nello sviluppo effettivo delle attività economiche d'impiego, quale può essere stato raggiunto nel corso di un anno. E ciò tanto più in quanto, come vedremo fra poco, la disoccupazione nel settore si è mantenuta all'incirca costante durante i primi otto mesi del 1952.

Se ci è consentito esprimere una nostra impressione, le cifre risultanti dalla rilevazione del 1952 ci appaiono più vicine al vero, dovendosi tener conto delle preoccupazioni, prevalentemente di natura fiscale, che, nonostante ogni accorgimento, possono avere influito, fra la massa dei censiti, sulla esattezza delle denunce del 1951. I dati del 1952 sono peraltro riuniti sotto l'unica voce « Trasporti e comunicazioni », che accomuna fra loro attività oltremodo differenziate sia come funzioni, sia consequenzialmente come struttura, organizzazione, impiego e qualità di mano d'opera. Applicando ad essi le aliquote di scomposizione più sopra rilevate per il censimento del 1951 (77,9 e 22,1 per cento), si ottengono le seguenti cifre: addetti ai trasporti 514.617; addetti alle comuni-

(1) V.: ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL - COMMISSION DES TRANSPORTS INTERNES: *Statistiques des transports internes*, Genève, 1947.

(2) V.: ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA: *Compendio Statistico Italiano 1952*, Roma, 1952, pag. 143.

cazioni 144.583, risultando modificato il rapporto da 5 a 1, quale emerge dal censimento del 1938 (3), nel nuovo rapporto da 4 a 1.

Un altro passo è ora necessario compiere in questi conteggi di approssimazione. In base al censimento del 1951 gli addetti ai trasporti terrestri, di cui qui particolarmente ci interessiamo, rappresentano il 76,76 per cento dell'occupazione complessiva di settore; applicando tale percentuale alla cifra sopra ricavata con la scorporazione dei dati del 1952, si ottiene che gli addetti ai trasporti terrestri sommano a 395.000 unità, cui sono da aggiungere circa 62.100 unità comprese fra le attività ausiliarie (4).

Con gli addetti alla navigazione lacuale, lagunare e fluviale in circa 4400 si può in via di larga massima, fissare in 461.500 unità il numero degli occupati nei trasporti qui presi in esame.

È bene tuttavia precisare subito che ai limiti marginali del settore, per quanto già s'è detto circa i vettori su strada, la demarcazione fra datore e prestatore d'opera si fa sempre meno definita, di guisa che il numero delle persone, che nel trasporto trovano occupazione e da esso traggono le fonti del loro sostentamento, è suscettibile di un ulteriore incremento, quale soltanto gli accertamenti statistici capillari potrebbero permettere di approfondire. Ciò è necessario aver presente anche in rapporto ai dati, che saranno in seguito esposti e che inquadrano il fatto «occupazione» nel più complesso «fatto economico del trasporto».

3. — Di fronte a questa imponente massa di occupati la media mensile degli iscritti agli uffici di collocamento per il gruppo «Trasporti e comunicazioni» è stata nel 1950 di 18.853 unità; nel 1950 di 23.187; nel 1952 (media dei primi otto mesi) di 27.551 unità. Per questo stesso gruppo la media mensile degli avviati al lavoro nel periodo gennaio-agosto 1952 è stata di 3.160 unità con punte maggiori nei mesi estivi. In particolare la media degli iscritti agli uffici di collocamento per i primi otto mesi del 1952 sotto la voce addetti ai trasporti e con qualifica di «conducente» risultava di 21.495 unità (massimo 22.404, minimo 20.294), con qualifica di «manovale qualificato» di 2.799 unità (massimo 2.373; minimo 1.435) (5).

(3) V. : ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA : *Compendio Statistico Italiano* 1951, Roma, 1951, pag. 152.

(4) Dai dati dettagliati del censimento 1938, riportati a pag. 152 del *Compendio Statistico Italiano* 1951 si evince che le attività ausiliarie dei trasporti terrestri occupavano il 69 per cento del personale addetto alle attività ausiliarie di tutti i trasporti. La stessa percentuale è stata adottata qui per determinare in via induttiva il numero degli addetti alle attività medesime, calcolato sul numero complessivo degli ausiliari, dedotto, a sua volta per scorporazione dai risultati della rilevazione del 1952, sulla base del rapporto percentuale risultante dal censimento del 1951.

(5) MINISTERO DEL LAVORO : *Statistiche del lavoro - Supplementi - Serie Disoccupazione*, Roma, gennaio-agosto 1952.

Si può pertanto dedurre che nel settore dei trasporti terrestri la mano d'opera disoccupata è dell'ordine del 5,3 per cento rispetto all'occupazione totale. Ma deve anche essere sottolineata l'accentuata stabilità di questa disoccupazione, che nel periodo gennaio-agosto 1952 non ha segnato, nonostante gli avviamenti al lavoro, apprezzabili variazioni. Il che fa pensare ad una certa aliquota fluttuante ai margini del settore, composta da persone dotate di scarsa preparazione professionale e soccombenti nella selezione, che inesorabilmente si opera nel corso dell'impiego.

Come l'occupazione si ripartisce fra i vari sistemi di trasporto, quale il suo andamento e come su di essa possono influire fattori tecnici ed economici, connessi al modo di essere delle corrispondenti attività: questo è l'oggetto della presente trattazione.

CAPITOLO II

CONSISTENZA E RIPARTIZIONE DELLA MANO D'OPERA NEI TRASPORTI INTERNI

4. Ferrovie dello Stato. — 5. Ferrotranvie in concessione. — 6. Trasporti automobilistici extraurbani. — 7. Trasporti urbani. — 8. Navigazione interna. — 9. Altri trasporti pubblici in concessione. — 10. Trasporti non in concessione governativa.

4. — La punta massima nella consistenza del personale dipendente dalle Ferrovie dello Stato è stata registrata nel primo semestre del 1944 con 201.468 unità, ivi compresi gli addetti alle officine. Nel 1938 il totale complessivo degli agenti era di circa 138.000.

Al 30 giugno 1946 il carico era sceso a 198.144 unità; un anno dopo a 195.064. Le riduzioni sono poi proseguite con ritmo, che si va stabilizzando, come emerge dalla seguente tavola I (6).

Tav. I. — Ferrovie dello Stato - Consistenza del personale al 31 dicembre

PERSONALE	1948	1949	1950	1951	1952
In carico.	188.923	180.957	171.950	167.908	163.370
Riduzioni	—	— 7.966	— 9.007	— 4.042	— 4.538

Due cause hanno prevalentemente influito sulla inflazione del personale :
a) la necessità in cui l'Amministrazione si è trovata durante il periodo bellico di procedere a nuove assunzioni per colmare i non indifferenti vuoti, creati dai richiami alle armi ; b) la riassunzione di circa 30.000 agenti esonerati politici, successivamente messi in quiescenza con diritto all'intera pensione.

È da notare che il personale assunto durante la guerra o nell'immediato dopoguerra non sostenne alcun concorso e fu inquadrato con la qualifica di « straordinario ». Con legge 30 novembre 1952, n. 1844, è stata approvata la sistemazione a ruolo di questo personale (circa 14.000 unità) a far data dal 1° gennaio 1951. Con tale provvedimento si è risolto completamente il problema

(6) Questi dati sono desunti dalle relazioni annuali, che il Direttore Generale delle Ferrovie di Stato, Ing. DI RAIMONDO, pubblica su « *Ingegneria ferroviaria* ».

degli agenti non di ruolo in servizio presso l'Amministrazione, essendo state da tempo soppresse le altre due categorie di personale non di ruolo : contrattisti e sussidiari (7).

Si calcola che il personale collocato o da collocare a riposo fra il 1° gennaio 1951 e il 31 dicembre 1954 rappresenta una media di circa 5000 unità all'anno, di guisa che nel giro di un quinquennio appare possibile raggiungere una certa normalizzazione, procedendo anche a limitate assunzioni, esercizio per esercizio, per venire incontro alle esigenze dei quadri e per non spostare eccessivamente il limite medio di età in ciascuno dei quadri stessi, specie per le categorie più elevate.

Un indice di questa progressiva normalizzazione si riscontra nel rapporto fra spese per il personale e spese complessive di esercizio. Nell'esercizio 1938-39 le spese di personale, compresi gli oneri riflessi, rappresentavano il 42,7 per cento delle spese complessive di esercizio ; nell'esercizio 1946-47 hanno raggiunto il 55,2 per cento ; nell'esercizio 1949-50 si avverte una flessione, 53,9 per cento, che per il 1951-52 si accentua, portando la percentuale al 50,3 (8).

È indubbio che le garanzie connesse ad un impiego statale continuano ad esercitare una grande attrazione in coloro che sono in cerca di occupazione. Ne è controprova il numero dei partecipanti ai concorsi indetti in questi ultimi anni dalle Ferrovie dello Stato.

Nel 1949 in 17 concorsi speciali riservati ai combattenti e categorie assimilate per 1307 posti sono affluite 11.480 domande ; ad altri 18 concorsi normali per le varie qualifiche da cantoniere ad allievo ispettore per complessivi 7.601 posti, hanno partecipato 207.905 concorrenti (9).

Nel 1950 i concorsi esterni banditi per le varie qualifiche da operaio ad allievo ispettore sono stati 14 per complessivi 3.350 posti ; le domande sono state 124.055. (10).

Pur essendo fuori discussione che il personale attuale non è in relazione alle strette esigenze dell'esercizio e che ulteriori riduzioni sono conseguibili, è peraltro da aver presente che esso non potrà raggiungere il quantitativo corrispondente dell'ultimo periodo prebellico, in quanto da allora ad oggi si sono verificate alcune circostanze, che contribuiscono ad elevare il fabbisogno compless-

(7) V. : G. DI RAIMONDO : *Sguardo panoramico all'attività delle F.S. nell'anno 1952* in « Ingegneria ferroviaria », gennaio 1953.

(8) Dati ricavati per elaborazione dal prospetto n. 18 pubblicato nella Relazione del Sen. G. CORBELLINI allo stato di previsione della spesa del Ministero dei Trasporti per l'esercizio finanziario 1° luglio 1951 - 30 giugno 1952.

(9) V. : G. DI RAIMONDO : *La ricostruzione delle F.S. alla fine del 1949* in « Ingegneria ferroviaria », gennaio 1950.

(10) V. : G. DI RAIMONDO : *La ricostruzione delle F.S. alla fine del 1950* in « Ingegneria ferroviaria », gennaio 1951. Altri 8 concorsi esterni per complessivi 3006 posti sono stati banditi nel corso del 1951, ma non è stato pubblicato il numero dei partecipanti.

sivo del personale stesso e cioè : a) maggior numero di giorni di congedo ; b) maggior numero di feste infrasettimanali ; c) riduzione dell'orario di servizio negli uffici da 7 a 6 ore giornaliere ; d) cessazione dei turni a compensazione nelle grandi stazioni ; e) riduzione dei turni di servizio di diverse categorie del personale esecutivo (personale di condotta e scorta ai treni, operai, ecc.).

Sta di fatto che se nel 1939 per ogni chilometro di linea esercitata la media degli agenti era di 7,8 essa nel 1951 era salita a 10,2 (lunghezza complessiva della rete Km. 16.316) ; media, del resto, inferiore a quella di altri Paesi : Francia 10,4 ; Danimarca 10,6 ; Olanda 10,8 ; Svizzera 13 ; Belgio 17,4 ; Gran Bretagna 19 (11).

La situazione delle ferrovie statali italiane non è d'altronde molto diversa da quella delle grandi reti straniere, le quali accusano in genere una certa eccedenza di personale rispetto al reale fabbisogno e riconoscono la necessità di assorbire gradualmente questa eccedenza (dovuta soprattutto alle assunzioni spesso disorganicamente effettuate durante la guerra) attraverso il flusso del pensionamento.

Il problema è posto in Belgio ; è sentito in Francia, dove si conta di alleggerire la S.N.C.F. di almeno 20.000 unità (12) ; ha portato in Austria ad una riduzione del 3,6 per cento ; ha indotto le ferrovie degli Stati Uniti a diminuire gli effettivi di circa 105.000 agenti (13). Ovunque però si ritiene impossibile, a parità di condizioni, di ritornare ai livelli prebellici, dato il minor rendimento del personale, dipendente da varie cause, non ultima la deficienza di preparazione professionale.

Molto ad ogni modo dipenderà dall'andamento dei trasporti ferroviari, che, dopo la fortissima contrazione registrata nei paesi sconvolti dalle distruzioni belliche, ha segnato una sensibile ripresa, la cui progressione è peraltro contrastata dalla concorrenza dei trasporti su strada, che nella carenza ferroviaria del dopoguerra hanno trovato nuovo impulso alla loro espansione.

5. — Le ferrotranvie in concessione assicurano le comunicazioni vicinali, a completamento ed integrazione della rete di Stato, la quale, com'è noto, conta pur essa numerose linee secondarie, che sono fra le maggiori determinanti del suo disavanzo.

(11) V. : G. DI RAIMONDO : *Il problema ferroviario italiano* in « 24 Ore », 22 novembre 1952.

(12) Nel 1938 il personale delle ferrovie francesi ammontava a 515.000 unità, nel 1946 a 490.000, nel 1949 a 464.000, nel 1951 a 445.000 circa. Cfr. : AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA : *Politica dei Trasporti*, Roma 1952, pag. 55.

(13) Nel 1947 il numero complessivo degli agenti addetti alle ferrovie degli Stati Uniti d'America si aggirava su di una media di 1.352.000 unità con una diminuzione di 67.000 agenti rispetto al 1945, anno che ha registrato la massima occupazione. Cfr. : ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL - COMMISSION DES TRANSPORTS INTERNES : *Rapport général*, Genève, 1949, pag. 140.

Secondo gli ultimi dati statistici che si posseggono (1951) le ferrovie in concessione registrano per detto anno una lunghezza complessiva di esercizio di km. 5.472 di fronte a km. 6.044 del 1939. Tralasciando ogni riferimento al periodo prebellico, dato che nel frattempo la diminuzione della lunghezza della rete può considerarsi scontata agli effetti del personale, è interessante seguire l'andamento negli anni più vicini, partendo dal 1947, anno che si può considerare di primo assetto dopo la guerra. I dati sono riassunti (14) nella seguente Tavola II:

Tav. II. — Ferrovie in concessione - Lunghezza di esercizio e consistenza del personale

ANNI	LUNGHEZZA DI ESERCIZIO Km.	AGENTI N.	VARIAZIONI		AGENTI PER Km. DI LINEA ESERCITATA N.
			LUNGHEZZA Km.	AGENTI N.	
1947	5.192	19.762	—	—	3,8
1948	5.304	19.995	+ 112	+ 233	3,77
1951	5.472	18.371	+ 168	- 1.624	3,36

Sulle spese complessive di esercizio, le spese per il personale sono state del 64,03 per cento nel 1947; del 67,98 nel 1948; del 67 per cento nel 1951.

Le tramvie extraurbane hanno una lunghezza di esercizio (1951) di km. 1.585 in cifra tonda, mentre nel 1939 tale lunghezza era di km. 2.312. È il tipo di trasporto che ha subito, per la frequente vetustà dei suoi impianti, il maggior numero di trasformazioni con mezzi più moderni, filoviari o automobilistici. Nel periodo innanzi considerato per le ferrovie in concessione si hanno per le tranvie extraurbane le seguenti variazioni (Tavola III):

Tav. III. — Tramvie extraurbane - Lunghezza di esercizio e consistenza del personale

ANNI	LUNGHEZZA DI ESERCIZIO Km.	AGENTI N.	VARIAZIONI		AGENTI PER Km. DI LINEA ESERCITATA N.
			LUNGHEZZA Km.	AGENTI N.	
1947	2.029	10.766	—	—	5,3
1948	2.230	9.584	+ 201	- 1.182	4,3
1951	1.585	8.388	- 645	- 1.196	5,3

(14) Questi dati, come i successivi che si riferiscono alle tramvie extraurbane, ai trasporti automobilistici extraurbani, ai trasporti urbani e ad altri tipi di trasporti in concessione, sono desunti per elaborazione dalla « *Statistica dei servizi pubblici di trasporto in concessione* », pubblicata a cura del MINISTERO DEI TRASPORTI - Ispettorato Generale della Motorizzazione civile e dei Trasporti in concessione, Roma, Poligrafico dello Stato (anni 1947, 1948, 1949, 1950-51).

Le spese di personale hanno rappresentato il 74,02 per cento delle spese complessive di esercizio nel 1947 ; il 68,64 nel 1948 ; il 65 per cento nel 1951.

Il numero medio degli agenti per chilometro di linea, notevolmente inferiore sulle ferrotranvie alla corrispondente media sulle Ferrovie dello Stato, sta a dimostrare l'organizzazione funzionale improntata a maggiore economicità, che contraddistingue questo tipo di imprese e che è resa possibile anche dalla minor frequenza e volume di traffico disimpegnato dalla maggioranza delle aziende in questione ; ma poichè l'impiego del personale non può scendere al di sotto di determinati limiti di efficienza e di sicurezza, pur con traffico ridotto, così si spiega la maggiore incidenza delle spese di personale su quelle complessive di esercizio.

Logicamente in quelle imprese dove il traffico è più intenso il numero degli agenti per chilometro di linea sale e tocca punte di 9,03 come sulle ferrovie Nord Milano e di 14,60 come sulla Roma-Lido.

Per le ferrovie concesse le variazioni in più nella lunghezza di esercizio, verificatesi tra il 1947 e il 1951, sono da riferire alle riattivazioni di linee danneggiate dalla guerra, che hanno permesso una migliore utilizzazione del personale. Per le tranvie la sensibile riduzione della lunghezza di esercizio è dovuta, come s'è detto, alle trasformazioni operate nei sistemi di esercizio ; ma la diminuzione del personale, quale si rileva dai prospetti surriportati, non ha dato luogo ad un'apprezzabile disoccupazione. Ciò perchè ai ferrotranvieri è assicurato per legge la stabilità di impiego e pertanto il personale, che si sarebbe reso disponibile dalle trasformazioni, è stato nei massimi limiti possibili riassorbito nelle nuove esigenze, poste in essere dalle trasformazioni stesse, mentre la restante aliquota comprendente il personale più anziano è stata via via ridotta dai collocamenti in quiescenza.

Va infine tenuto presente che la qualificazione professionale dei ferrotramvieri è possibile soltanto dopo la loro assunzione in servizio, di guisa che non si manifesta neppure una disoccupazione allo stato potenziale a differenza di quanto può verificarsi nel campo automobilistico, dove, ad esempio, chiunque consegua una patente di guida può considerarsi un autista disoccupato.

6. — I trasporti automobilistici extraurbani comprendono : a) i trasporti automobilistici di persone e b) i trasporti automobilistici di merci per conto terzi.

Gli autoservizi regolari di linea per viaggiatori sono istituiti, com'è noto, con concessione governativa. Essi costituiscono l'attività di trasporto, che più si è sviluppata nel dopoguerra. Dai 3.547 servizi esistenti nel 1939 si è passati ai 6.794 del 1951 ; mentre la lunghezza totale di esercizio è salita rispettivamente da km. 121.910 a km. 355.493.

Per quanto riguarda l'occupazione i dati più recenti sono esposti nella seguente Tavola IV :

Tav. IV. — Autolinee extraurbane - Lunghezza di esercizio e consistenza del personale

ANNI	LUNGHEZZA DI ESERCIZIO Km.	DIPENDENTI N.	VARIAZIONI		DIPENDENTI PER Km. DI LINEA ESERCITATO
			LUNGHEZZA Km.	DIPENDENTI N.	
1947	238.314	10.609	—	—	0,045
1948	274.307	18.197	+35.993	+ 7.588	0,066
1951	355.493	25.992	+81.186	+ 7.795	0,073

Si rileva dalle cifre soprariportate che l'occupazione è aumentata non soltanto in senso assoluto, e cioè in dipendenza dell'aumento dei servizi, ma anche in senso relativo, come è dimostrato dall'accresciuto numero medio dei dipendenti per km. di linea esercitato, in dipendenza cioè, alla intensificazione dei servizi stessi. Hanno così trovato impiego molti autisti, la cui formazione professionale risale al periodo bellico.

Presuntivamente la spesa per il personale è stata del 20,63 per cento sulle spese complessive di esercizio nel 1947 ; del 36,31 nel 1948, del 49 per cento nel 1951 ; cifre, che, se per altra via comprovano quanto ora osservato circa l'intensificazione dei servizi, attestano anche un miglioramento nel trattamento economico dei dipendenti.

La legge 20 giugno 1935, n. 1349, che disciplina gli autotrasporti merci per conto di terzi, contempla per essi, com'è noto, due forme distinte : a) la concessione di veri e propri servizi di linea con regolamentazione analoga a quella delle autolinee viaggiatori ; b) l'autorizzazione per l'esercizio dei servizi in noleggio, che il Ministero dei Trasporti rilascia nei limiti del contingente fissato per ciascuna provincia, anche recentemente ampliato.

I molti vincoli, cui è subordinata la concessione (percorso, orario, pubblicità delle tariffe, termini di resa, ecc.) hanno impedito che i servizi di linea per merci assumessero un concreto sviluppo, mentre amplissimo è quello raggiunto dal noleggio, che opera in base alla libera concorrenza. Secondo i dati forniti dall'Ente Autotrasporti Merci (E.A.M.) vi attendono 42.942 ditte, in prevalenza a carattere familiare, con 3.030 motocarri, 45.719 autocarri e 16.520 rimorchi (15). In circa 180 mila si può calcolare il numero delle persone, che vi trovano occupa-

(15) ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA : *Compendio Statistico Italiano* 1952, Roma, 1952, pag. 170.

zione. Si tratta peraltro di un'attività, che offre una sensibile fluttuazione marginale per il grandissimo frazionamento delle imprese, la scarsa solidità finanziaria di molte di esse e l'aspra concorrenza intestina in fatto di prezzi.

7. — Secondo il tipo di esercizio i trasporti urbani si distinguono in tranviari, filoviari e automobilistici; nelle grandi città spesso coesistono tutti e tre in rapporto alle diverse caratteristiche del traffico.

Tra il 1939 e il 1951 le linee tranviarie sono passate da una lunghezza complessiva di esercizio di km. 2.230 a km. 1.417. La riduzione, che si è operata soprattutto per le tranvie a scartamento ridotto, va attribuita particolarmente alle trasformazioni in filovie. Queste infatti sono passate, nello stesso periodo, da una lunghezza complessiva di km. 386 a km. 710, raddoppiando il numero delle linee e triplicando il numero dei veicoli. I servizi automobilistici urbani, che più hanno risentito delle vicende del periodo bellico, non hanno ancora raggiunto la consistenza di anteguerra (lunghezza di esercizio km. 2.990 nel 1939; km. 1.773 nel 1951), pur avendo in proporzione maggiorato il numero degli autobus (1.556 e 1.079 rispettivamente). Anche in ciò si deve vedere una conseguenza delle preferenze riconosciute al sistema filoviario.

Riferendoci ai periodi presi in esame per i trasporti extraurbani, possiamo istituire i dati in cifre arrotondate riportati nella Tav. V.

Tav. V. — Trasporti urbani. — Lunghezza di esercizio e consistenza del personale

ANNI	LUNGHEZZA DI ESERCIZIO Km.	AGENTI N.	VARIAZIONI		AGENTI PER Km. DI LINEA ESERCITATO N.
			LUNGHEZZA Km.	AGENTI N.	
<i>Tramvie urbane</i>					
1947	1.611	30.132	—	—	18,7
1948	1.693	32.902	+ 82	+ 2.770	19,4
1951	1.417	25.918	— 276	— 6.984	18,3
<i>Filovie urbane</i>					
1947	329	2.904	—	—	9
1948	391	5.421	+ 62	+ 2.517	13,9
1951	710	6.952	+ 316	+ 1.531	9,8
<i>Autolinee urbane</i>					
1947	593	2.654	—	—	4,47
1948	954	4.269	+ 361	+ 1.615	4,475
1951	1.773	6.034	+ 819	+ 1.765	3,41

Da questa tavola sono evidenziate le variazioni intervenute durante il quinquennio nella lunghezza di esercizio delle singole reti; variazioni dovute sia al ripristino di linee danneggiate dalla guerra, ma in misura molto superiore alle trasformazioni dei sistemi di esercizio. Poichè, ad ogni modo, anche il personale addetto alle tranvie urbane gode del trattamento di stabilità, le trasformazioni operate hanno portato ad una sua diversa utilizzazione; come, del resto, è dimostrato dal numero complessivo degli addetti ai trasporti urbani: 35.690 nel 1947; 38.904 nel 1951 con un certo aumento determinato dallo sviluppo di taluni servizi nelle città maggiori, anche in dipendenza del fenomeno dell'inurbamento, che segue alle guerre.

L'incidenza degli oneri per il personale sulle spese complessive di esercizio è stata la seguente:

a) Tramvie urbane: 1947, 81,87 per cento; 1948, 76,43; 1951, 72 per cento; b) Filovie urbane: 1947, 49,83 per cento; 1948, 64,86; 1951, 62 per cento; c) Autolinee urbane: 1947, 47 per cento; 1948, 49,69; 1951, 46 per cento.

Queste cifre dimostrano il progressivo miglioramento del coefficiente d'impiego del personale, conseguente alla ricostruzione e alla normalizzazione dei servizi.

8. — L'esercizio della navigazione interna in Italia, si suddivide; a) in navigazione sui laghi prealpini e navigazione lagunare, sottoposta al regime di concessione; b) in navigazione sui fiumi e via d'acqua interne, sottoposta ad autorizzazione.

Per la navigazione in concessione le statistiche pubblicate dall'Ispettorato Generale della Motorizzazione e dei Trasporti in concessione danno le seguenti consistenze: anno 1947 — lunghezza di esercizio km. 381; dipendenti n. 603; anno 1948 — lunghezza di esercizio km. 362; dipendenti n. 564; (questi dati riguardano la sola navigazione sui laghi); anno 1951 — lunghezza di esercizio km. 496; dipendenti 1658.

L'incremento è dovuto all'inclusione dei servizi della navigazione lagunare, che hanno una lunghezza di esercizio di km. 108 con 1017 dipendenti. Per differenza si deduce che nel 1951 la navigazione sui laghi ha registrato una lunghezza di esercizio di km. 388 con 641 dipendenti. Si tratta di un'attività, che versa in condizioni difficili per la concorrenza effettuata ai trasporti lacuali dagli autoservizi di cornice.

Per quanto concerne la navigazione su fiumi e canali, i dati sono estremamente incerti. È ben noto che questa forma economica di trasporto, utile soprattutto per le merci povere, sviluppatissima in molti paesi europei, meglio dotati dal punto di vista idrografico e nei quali la costruzione di vie navigabili

è il frutto del lavoro di varie generazioni, ha in Italia limitate possibilità di sviluppo, restringendosi prevalentemente al Po e ai canali della pianura padana.

Se nell'immediato anteguerra il trasporto merci per idrovie ha oscillato intorno a milioni 4,7 di tonn. con un percorso medio fra i 30 e i 40 km. nell'immediato periodo postbellico si è registrato un trasporto di poco più di milioni 1,5 di tonn. salito nel 1952 a circa 2 milioni di tonnellate. La sensibilissima riduzione è da ascriversi sia ai danni subiti dalle idrovie per cause di guerra, sia allo svilupparsi della concorrenza camionistica. Anche il parco natante è ormai superato sia per consistenza, sia per requisiti funzionali. Mancano recenti statistiche, ma si tratta di poco più di 400 barche, oltre la metà da 100 a 200 tonn., 40 fra le 200 e le 400, 2 oltre le 400 (16) il cui esercizio occupa circa 2.700 unità. Attività, dunque, in piena crisi, che può trovare motivi di ripresa soltanto nel compimento delle opere in corso, rivolte a dare una maggiore organicità al nostro sistema idroviario.

9. — È da far cenno di altri trasporti pubblici sottoposti al regime delle concessioni, anche se, o per la loro attuale entità o per il limitato numero di addetti, conseguente alla loro specifica organizzazione strutturale, non rappresentano un fattore rilevante nell'occupazione di mano d'opera (v. Tav. VI).

Tav. VI. — Altri servizi pubblici - Lunghezza di esercizio e consistenza del personale

TIPO DI TRASPORTO	LUNGHEZZA DI ESERCIZIO Km.			PERSONALE ADDETTO		
	1947	1948	1951	1947	1948	1951
Filovie extraurbane	135,78	147,28	187,22	913	964	989
Funicolari	17,18	17,18	18,08	377	422	375
Funivie	49,70	53,94	58,22	127	143	170
Ascensori	0,43	0,45	0,45	47	48	50

Fra i trasporti suelencati è da prevedere un ulteriore incremento delle filovie extraurbane in dipendenza dell'attuazione della recente legge sull'ammodernamento dei trasporti in concessione su rotaia, per la quale si addiverrà alla trasformazione di linee ferrotranviarie cronicamente passive; ma,

(16) V.: U. VALLECCHI: *La navigazione interna in Italia* in «Politica dei trasporti», Roma, marzo 1952, p. 114 e segg.

per quanto è già stato rilevato circa la stabilità dei feretrotramvieri, il personale, che vi è addetto, sarà utilizzato nel nuovo sistema di esercizio. Le altre attività, anche se sono destinate a ulteriori sviluppi (funivie, seggiovie, ecc.), non richiedono per il loro esercizio apprezzabile numero di addetti.

Riassumendo per i trasporti pubblici in concessione (ferrovie, tramvie extraurbane, trasporti urbani, autolinee e filovie extraurbane, navigazione lacuale e lagunare, funivie, funicolari) si hanno i seguenti dati complessivi. (Tav. VII).

Tav. VII. — Trasporti in concessione - Lunghezze di esercizio e consistenza del personale

A N N I	LUNGHEZZA DI ESERCIZIO Km.	PERSONALE ADDETTO N.
1947	248.691,35	78.894
1948	285.431,37	89,585
1951	367.428,83	95.257

Per quanto è emerso dai precedenti prospetti di dettaglio, il maggior incremento alla lunghezza di esercizio è stato dato dallo sviluppo dei trasporti automobilistici extraurbani e altrettanto dicasi per l'occupazione di nuovo personale. Data la stabilizzazione ormai pressochè raggiunta in tutti questi tipi di trasporto, non è da ritenere che nel 1952 si siano operate sostanziali variazioni.

10. — Oltre i pubblici servizi in concessione governativa e gli autotrasporti merci in conto terzi sottoposti a licenza, di cui già s'è parlato per affinità di materia con i trasporti automobilistici di persone, molte sono le imprese, che esercitano attività di trasporti, variamente disciplinate in ragione delle loro caratteristiche.

Ma è anche questo il campo nel quale ogni accertamento di consistenza delle imprese e di occupazione del personale si fa più vago, perchè, difettando ogni specificazione statistica su base nazionale ed essendo spesso scarsamente sentita l'utilità di un'adesione alle organizzazioni di categoria, che i dati statistici potrebbero raccogliere, si deve far ricorso ad elementi valutativi indiretti con tutte le incertezze, che ad essi si accompagnano. Rientrano fra questi tipi di attività :

a) i servizi tassistici, sottoposti a licenza comunale, nei quali si calcola trovino occupazione circa 8000 unità, ripartite in circa 5200 padroncini e e 2800 dipendenti ;

b) i servizi di autonoleggio da rimessa per autovetture e autopullman, ugualmente regolati da licenza, comunale, che fanno capo a circa 7000 imprese, con un numero di veicoli immatricolati per detti servizi pari a circa 10.000 autovetture e 2.000 autopullman, per cui si può presumere in circa 15.000 unità l'entità complessiva delle persone, che vi attendono ;

c) i trasporti ippici, sulla cui consistenza non si dispone di dati specifici, ma che, nonostante l'incremento della motorizzazione, continuano ad occupare sotto specie artigianale un rilevante numero di conducenti (17).

Tralasciamo di proposito, in questo ben delimitato giro di orizzonte, di accennare a talune attività ausiliarie dei trasporti, le quali rivestono caratteristiche comuni con altre specializzazioni, o industriali (come le officine di riparazione) o commerciali (come le aziende turistiche, la distribuzione di carburante, ecc.). Basti osservare che, per esse, ogni sviluppo dei trasporti viene a determinare un incremento di occupazione in via indiretta.

Non possiamo peraltro non sottolineare il grande sviluppo assunto dal trasporto merci in conto proprio. Secondo dati raccolti dall'ANFIAA, 174.000 ditte si servono variamente di questa forma di trasporto, occupandovi circa 150 - 200.000 dipendenti (18). È ovvio che questi effettivi non rientrano nel quadro degli addetti ai trasporti propriamente considerati, in quanto appartengono ad aziende industriali, agricole, o commerciali. È tuttavia nel trasporto che essi trovano la ragione del loro impiego ed è a questo titolo che si è ritenuto di farne cenno per completezza di esposizione.

(17) Il censimento dei trasporti del 1938 ha rilevato 83.297 imprese di trasporti a trazione animale con 107.091 addetti. V. « *Compendio Statistico Italiano* 1951, già cit., pag. 152.

(18) V. ANFIAA: *Autotrasporto in marcia*, Torino, 1952.

CAPITOLO III

PROSPETTIVE DELLA OCCUPAZIONE NEI TRASPORTI INTERNI

11. Trasporti e occupazione. — 12. Trasporti ferroviari. — 13. Trasporti su strada. — 14. Navigazione interna. — 15. Concorrenza e coordinamento. — 16. I trasporti e la cooperazione europea.

11. — Un'indagine sulle prospettive di occupazione nel settore dei trasporti deve necessariamente svolgersi secondo due direttive essenziali :

1) possibilità che lo sviluppo e gli investimenti negli altri campi dell'attività economica nazionale, effettuati anche in funzione della lotta contro la disoccupazione, richiedano ;

a) una più intensa utilizzazione dei mezzi di trasporto esistenti ed un riassorbimento (diretto) di mano d'opera del settore ;

b) uno sviluppo dei mezzi di trasporto con nuovi investimenti in tali attività, i quali determinino un assorbimento di mano d'opera del tipo sub a), o potenzialmente disoccupata nel settore stesso, e un assorbimento (indiretto) di mano d'opera disoccupata in altri settori, che provvedono alla costruzione del materiale e agli impianti richiesti dallo sviluppo dei trasporti ;

2) possibilità che l'ammodernamento dei trasporti e la loro coordinazione anche sul piano internazionale :

c) determinino un riassorbimento (diretto) di disoccupati del ramo stesso dei trasporti ;

d) impongano, anche se per breve periodo, nuovi investimenti nei trasporti in vista dei fini suddetti e allo scopo di ridurre i futuri costi di esercizio, con un assorbimento (indiretto) di disoccupati in altri rami dell'attività economica.

È opportuno un preliminare esame sommario delle varie ipotesi, cui seguirà un esame particolare per i vari tipi di trasporto.

Per avere un indirizzo valutativo delle ipotesi prospettate sotto il punto 1) occorrerebbe disporre di elementi, i quali permettessero di stabilire la correlazione esistente fra le attività di trasporto e le altre attività economiche e cioè di una analisi storico-statistica delle interdipendenze strutturali. Ma dati del genere sono di difficile reperibilità e richiederebbero una successiva rielaborazione diretta a stabilire l'influenza, che il progresso tecnico ha esercitato sulla occupazione nei diversi settori produttivi.

Comunque qualche sommaria indicazione orientativa si può desumere da studi compiuti in America, anche se le condizioni di ambiente e di struttura sono diverse dalle nostre (19) (Tav. VIII e IX).

Tav. VIII. — Tendenze della produzione nei trasporti e nelle altre industrie negli Stati Uniti di America 1889-1946 (1889 = 100)

RAMI DI ATTIVITÀ	1889	1920	1929	1939	1946
Trasporti (passeggeri e merci)	100	560	600	540	1.040
Manifatture	100	350	520	530	870
Miniere	100	450	640	610	760
Agricoltura	100	160	180	200	260

Tav. IX. — Occupazione nei diversi settori produttivi degli S. U. d'America 1920-1951
(in migliaia)

RAMI DI ATTIVITÀ	1920	1929	1940	1946	1951
Trasporti e comunicazioni . .	3.998	3.907	3.023	4.023	4.144
Manifatture	10.534	10.534	12.974	14.461	15.931
Miniere	1.230	1.070	916	852	920
Costruzioni	848	1.947	1.790	1.094	2.569
Agricoltura	(a)	(a)	9.540	8.320	7.054

(a) Mancano i dati.

In queste tavole, come in genere in quasi tutte le rilevazioni statistiche del settore, si ha una cifra unica «trasporti e comunicazioni». Per i trasporti si può tuttavia supplire con i dati di cui alla seguente Tav. X.

Per quanto piuttosto sommari, essi dimostrano che il trasporto si sviluppa parallelamente alle altre attività economiche e che l'occupazione vi conserva un andamento progressivamente costante (salvo le flessioni che per evidenti ragioni si riscontrano negli anni di guerra) e ciò perchè giocano per essa azioni compensative fra gli incrementi di taluni settori produttivi e il cedimento in altri.

(19) V. : H. BARGER: *The Transportation Industries 1889-1946 - A study of output Employment, and Productivity*, National Bureau of Economic Research, New York, 1950, passim.

Tav. X. — Occupazione nell'industria dei trasporti negli S. U. d'America 1889-1946

(in migliaia)

TIPO DI TRASPORTO	1889	1920	1926	1939	1946
Ferrovie	749	2.076	1.694	1.007	1.378
Tramvie e trasporti urbani .	71	316	280	184	203
Autotrasporti extraurbani . .	—	14	45	34	59
Autotrasporti merci	—	50	252	290	443
Trasporti marittimi	97	178	126	106	151
Trasporti aerei	—	—	2	15	82

È però interessante sottolineare i mutamenti che nel volgere degli anni sono avvenuti nell'interno stesso degli addetti ai trasporti. Negli Stati Uniti, cui ancora ci si riferisce, poco più di un milione di persone era impiegato, nel 1889, nei servizi di trasporto e per quattro quinti nelle ferrovie. Dal 1920 l'occupazione totale è salita a più di due milioni e mezzo di unità, ma nel 1946 solo la metà circa trovava impiego nei trasporti ferroviari. Oggi i trasporti su strada occupano tanti dipendenti quanti ne occupavano le ferrovie nel 1889 e i trasporti aerei ne occupano quanti al principio del secolo ne impiegavano i trasporti marittimi (20).

Anche se il traffico in sessant'anni è aumentato più rapidamente della occupazione, la produttività degli addetti ai trasporti era nel 1939 di tre volte e nel 1946 di quattro volte superiore al livello del 1889. Per cinquant'anni dal 1889 al 1939 la produttività del trasporto è andata crescendo con una media del 2,2 per cento all'anno, laddove l'incremento di produttività nell'industria manifatturiera è stato soltanto dell'1,8 per cento e dell'1,06 nell'agricoltura (21). È questa sostanzialmente l'origine di quella riserva di potenziale, che l'attrezzatura dei trasporti di ogni Paese offre e alla quale ci siamo richiamati nella premessa; attrezzatura, che oggi rende più difficile un incremento di occupazione non dovuto a circostanze eccezionali.

Per rientrare a casa nostra, il programma di nuove opere e di sviluppo economico, che assume il più vasto respiro, è oggi quello della valorizzazione dell'Italia meridionale e insulare.

Un interessante studio, pubblicato nel 1951 dalla SVIMEZ (Associazione per lo Sviluppo dell'Industria del Mezzogiorno) e relativo al primo biennio

(20) V. BARGER, op. cit.

(21) V.: BARGER, op. cit.

del programma d'investimenti della Cassa del Mezzogiorno, calcola che, su un totale di miliardi 114,2 di spesa, circa miliardi 2,67 sono da attribuire a trasporti ferroviari e altri 6,78 ad altri trasporti. E cioè: i trasporti incidono mediamente nella misura del 16,5 per cento sul totale dei materiali a piè d'opera; di questo 16,5 per trasporti, dovendosi imputare quest'ultima elevata incidenza al fatto che molti lavori saranno eseguiti in zone di difficile accesso (22).

Ciò posto, e richiamandoci al punto 1-a), è fuori dubbio che la valorizzazione produttiva del Mezzogiorno imporrà una più intensa utilizzazione dei mezzi di trasporto per le opere, che a tale valorizzazione si connettono. Con decreto ministeriale del 16 giugno 1948 le Ferrovie dello Stato hanno concesso notevoli agevolazioni tariffarie ai materiali e al macchinario da impiegare nei primi impianti o nella ricostruzione e nell'ampliamento di quelli già esistenti per l'industrializzazione del Mezzogiorno.

Ma è da tener presente che, in rapporto al potenziale di utilizzazione degli impianti e del personale dei trasporti, disponibili in area nazionale, gli uni e gli altri sono oggi sottoccupati, di guisa che appare sufficiente la dislocazione di mezzi e di imprese per fronteggiare, durante questi anni, le necessità della messa in valore industriale delle regioni meridionali. Nè sembra, per le stesse regioni, che possano avere maggiore influenza, agli effetti dell'occupazione nel settore dei trasporti, i raddoppi di binari o l'elettrificazione delle maggiori linee ferroviarie statali del Sud, trattandosi di lavori di costruzione, che operano beneficamente su altri settori di occupazione.

È questa l'ipotesi configurata al punto 1-b) per quanto riguarda l'assorbimento indiretto di disoccupati, mentre l'assorbimento diretto di personale per i trasporti potrà invece aversi in un secondo tempo, quando l'apprestamento delle nuove strade e lo sviluppo economico porteranno ad un incremento delle relazioni e degli scambi. Di queste possibilità tratteremo più specificamente in seguito, parlando dei trasporti automobilistici. Più in generale è la medesima possibilità che può essere offerta, come meglio vedremo, dallo sviluppo della navigazione interna.

Il coordinamento e la cooperazione europea nel campo dei trasporti, ai quali si richiamano particolarmente le ipotesi configurate al punto 2-b) e c), sono esaminati in appositi capitoli di questa stessa parte ed è superfluo anticiparne qui le conclusioni, che non sono comunque le più favorevoli, almeno per ora, ad un assorbimento di personale.

(22) V.: SVIMEZ: *Effetti economici di un programma di investimenti nel Mezzogiorno*, Roma, 1951, pag. 19-21.

Per quanto riguarda l'ammodernamento dei sistemi di trasporto, se esso è in grado di determinare una maggiore utilizzazione od un assorbimento indiretto di disoccupati in altri settori produttivi, più che accrescere l'occupazione nel settore dei trasporti, porterà piuttosto ad una redistribuzione del personale nell'interno delle aziende, come più dettagliatamente si considera nel capitolo che segue.

12. — L'Italia è forse l'unico paese europeo, in cui si costruiscono ancora ferrovie: poche, per limitate lunghezze, ma si costruiscono, o si ricostruiscono non per riparare i danni di guerra, bensì per dare nuovo e più moderno assetto a linee antiche nella loro attrezzatura funzionale. È anche vero che talune linee secondarie sono state trasformate con trasporti su strada e già vi si è accennato; ma molte altre sembrano destinate a subire la stessa sorte, in quanto l'onerosa passività dei loro esercizi appare irrimediabile.

Altrettanto avviene all'estero. In Inghilterra, tanto per fare un esempio, tra il 1948 e il 1951, e cioè nel primo quadriennio della nazionalizzazione, sono state chiuse al traffico 445 stazioni e soppressi servizi per 1999 chilometri, o totalmente o per il solo trasporto viaggiatori, realizzandosi un'economia di circa un miliardo e mezzo di lire italiane (23).

Ma nel nostro Paese la soppressione di una linea ferroviaria non è cosa del tutto semplice, in quanto immediatamente si manifesta l'opposizione degli enti locali con l'immane trasposizione delle proteste sul piano politico, che ritardano o annullano ogni indirizzo trasformativo, anche quando la sostituzione dei servizi costituirebbe l'unica possibilità di risanamento della situazione.

È fuori dubbio che questo grosso problema dovrà presto o tardi essere affrontato sotto l'imperio della necessità; ma non è questo il luogo per discuterne. Ci basti di aver posto in evidenza come non possa attendersi, oltre i periodici rinnovi, un incremento di nuova occupazione nel settore ferroviario, sia perchè la lunghezza complessiva delle reti è destinata a diminuire piuttosto che ad aumentare, sia perchè agli incrementi di traffico può essere fatto fronte con il migliore utilizzo delle riserve di materiale e di personale proprie delle ferrovie.

Ma, per quanto s'è detto parlando della consistenza del personale ferroviario, questo supera anche le normali riserve richieste da una organizzazione dei servizi mantenuta in limiti prudenzialmente latenti. L'inflazione coincide press'a poco in quasi tutti i paesi col periodo bellico, o immediatamente pre-

(23) V. : G. ROBERT : *Politica, economia e tecnica dei trasporti in Gran Bretagna*, in « Atti del II Convegno delle Aziende ferrotelegrafiche », Roma 1951, p. 9 e segg.

cedente, e decresce successivamente col graduale ritorno alla normalizzazione, sia pure su piani diversi dall'anteguerra. S'è visto come in Italia, per le Ferrovie di Stato, dalla punta massima di oltre 200.000 nel 1944 si sia gradatamente discesi ai 163.370 del 1952. In Francia dai 515.000 agenti, che la Società Nazionale delle Ferrovie contava nel 1939, si è passati ai 476.000 del 1948 e ai 445.000 del 1951.

D'altra parte le gestioni ferroviarie dell'Europa continentale registrano tutte disavanzi di rilevante entità. Il consuntivo recentemente chiuso delle nostre Ferrovie di Stato per l'esercizio 1951-52 registra un deficit di milioni 57.380. Le ferrovie francesi per il 1951 hanno segnato un disavanzo pari a milioni 160.420 di lire italiane. Nello stesso anno il disavanzo della Società Nazionale delle Ferrovie Belghe è stato, in lire italiane, di milioni 23.207.

Ora se è indubbio che l'origine di questi disavanzi, per i quali non sono da sperare rapidi miglioramenti, è da attribuire al permanente squilibrio fra tariffe e svalutazione monetaria, dovuto in gran parte alla concorrenza automobilistica, e all'estesa applicazione di tariffe ridotte per considerazioni d'ordine extraeconomico, è anche vero che molto vi contribuiscono gli oneri diretti e riflessi per il personale, esuberante in linea di fatto al bisogno, anche se non sempre il livello delle mercedi ha raggiunto una rivalutazione tale da controbilanciare il deprezzamento della moneta.

Ne consegue che, dovendosi necessariamente procedere — sia pure per gradi e nei limiti del possibile — al riassetto delle gestioni ferroviarie, fatalmente dovrà essere preso in considerazione il problema del personale nei suoi due preminenti aspetti: migliore utilizzazione di quello in servizio; eliminazione di quello superfluo.

Il primo punto non investe soltanto, come potrebbe sembrare a prima vista, una più studiata organizzazione e distribuzione del lavoro. Un grado di struttura industriale l'hanno anche le ferrovie, e, vincendo il quietismo burocratico, non può essere difficile dare ai servizi un ordinamento guidato da criteri di maggiore razionalità. L'utilizzazione, di cui qui si parla, è però più complessa in quanto è, per così dire, la derivata di due fattori: il tecnico e l'economico.

È pacifico che sulle nostre ferrovie di Stato si hanno molte linee e tronchi di linee, il cui esercizio potrebbe essere ulteriormente semplificato con un più largo impiego di quei mezzi, che la tecnica moderna pone a disposizione e che consentono di meglio adeguare l'organizzazione dei servizi alle reali esigenze del traffico; è del pari pacifico che varie linee o tronchi di linee potrebbero essere economicamente sostituite con trasporti su strada, estendendo alla rete statale quei criteri di ammodernamento che sono in via di applicazione sulla rete ferroviaria concessa all'industria privata. Se si richiedono alle ferrovie presta-

zioni di natura politico-sociale, è pur logico fare in modo che queste prestazioni, nell'interesse generale, siano effettuate al minor costo.

Non ci nascondiamo le difficoltà, che si presentano nel battere questa via, che però bisognerà pure imboccare, se si vuole effettivamente conseguire il riassetto dell'azienda statale, passando sopra a considerazioni di ordine meramente politico. Quella che si vuole definire « industrializzazione » delle nostre ferrovie pone problemi strumentali e funzionali, che si risolvono anche in uno snellimento dei controlli e dei formalismi burocratici, di guisa che l'alleggerimento del personale non dovrebbe riguardare soltanto il complesso di quello esecutivo, ma ugualmente quello degli uffici (24).

Non è certo da pensare a riduzioni vistose, ma è certo che la migliore utilizzazione dei quadri può portare ad una riduzione press'a poco corrispondente alla diminuzione naturale, che consegue ai collocamenti in quiescenza per limiti d'età ed alla prudente limitazione delle nuove assunzioni, da tenere nei limiti dello stretto necessario.

Più complessa e difficile si presenta l'eliminazione del personale superfluo, in quanto per essa si verrebbe automaticamente ad accrescere la massa dei disoccupati, specie per gli elementi privi di una pur minima specializzazione. Il problema, pertanto, è di valutare le possibilità di assorbimento di questa mano d'opera in quella migliore utilizzazione, che potrà essere consentita dalle riduzioni, cui si è precedentemente accennato. In conclusione è da escludere che le ferrovie statali possano, allo stato delle cose, contribuire ad un alleviamento della disoccupazione, nè tale possibilità è da prevedersi per il futuro.

Uguale discorso si può ripetere per le ferrotranvie in concessione, nelle quali il problema non è tanto di giungere ad un alleggerimento degli effettivi, quanto di realizzare, per quel che s'è visto, una redistribuzione e una riconversione del personale in dipendenza della trasformazione dei sistemi di esercizio, che seguirà all'attuazione dell'ammodernamento e che potrà portare all'abbandono di taluni impianti su rotaia e al ridimensionamento delle imprese concessionarie (25).

Ciò posto, si deve peraltro sottolineare il contributo, che la ricostruzione ferroviaria ha dato all'occupazione della mano d'opera in altri settori produttivi. Gli 800 miliardi in cifra tonda impiegati nella ricostruzione della rete statale e i 26 miliardi destinati al ripristino della rete in concessione hanno fornito occasione di lavoro a diverse categorie di imprese (edilizie, metalmeccaniche, ecc.). I 160 miliardi per le ferrovie dello Stato ripartiti in quattro esercizi a partire da quello 1952-53 per nuovi lavori e provviste e i 32 miliardi, che saranno richie-

(24) V. : R. TREVISANI : *Facile nazionalizzare, difficile industrializzare*, ne « Il Sole », Milano, 6 e 8 febbraio 1953.

(25) V. : R. TREVISANI : *L'ammodernamento ferrofilo e tranviario*, Giuffrè, Milano, 1953.

sti dall'ammmodernamento delle ferrovie concesse, incrementeranno in questi prossimi anni le commesse particolarmente alle ditte specializzate nella costruzione di impianti e di materiale rotabile, che attraversano oggi un periodo di sottoproduzione (26).

13. — Lo sviluppo dei trasporti automobilistici di persone, prospettato nella prima parte di questo studio, legittima la constatazione che, allo stato attuale, questa categoria di servizi ha ormai raggiunto soprattutto nell'Italia settentrionale e centrale, una stabilizzazione, la quale potrà subire delle oscillazioni, che non sono tuttavia destinate ad avere grande rilevanza nei confronti della mano d'opera, in quanto che anche gli incrementi, che avessero ad operarsi per effetto della sostituzione dei trasporti su rotaia, implicherebbero sempre l'impiego del personale addetto ai trasporti stessi.

Uno sviluppo delle autolinee viaggiatori può invece prevedersi nell'Italia meridionale e insulare a seguito del vasto programma di nuove costruzioni stradali, predisposto di concerto tra il Ministero dei Lavori Pubblici e la Cassa del Mezzogiorno, quale premessa al potenziamento industriale di quelle regioni.

Un raffronto dedotto dalle statistiche pubblicate dall'Ispettorato Generale della Motorizzazione per l'anno 1951 è, al riguardo, particolarmente significativo (27).

Le ditte esercenti autolinee viaggiatori nel 1951 erano complessivamente 1641, per 6794 servizi, con una lunghezza globale dei servizi stessi (definitivi, provvisori, turistici, stagionali) di km. 355.493.700 ed un totale di autobus-km. di 348.490.147.

La ripartizione è la seguente :

Italia settentrionale : ditte 697, numero dei servizi 3101 ; lunghezza complessiva km. 172.261.300 ; autobus-km. 162.003.802 ;

Italia centrale (compreso Abruzzo e Molise) : ditte 473 ; numero dei servizi 2,136 ; lunghezza complessiva km. 111.700.700 ; autobus-km. 107.517.952 ;

Italia meridionale : ditte 331 ; numero dei servizi 973 ; lunghezza complessiva km. 42.777.800 ; autobus-km. 47.951.481 ;

Italia insulare : ditte 141 ; numero dei servizi 581 ; lunghezza complessiva km. 28.753.500 ; autobus-km. 31.016.922.

(26) La sola riparazione del materiale rotabile delle F.S. affidata all'industria privata ha occupato 14.415 operai nel 1947 ; 19.912 nel 1948 ; 16.600 nel 1949 ; 14.700 nel 1950 ; 13.900 nel 1951 ; 14.500 nel 1952. Cfr. : G. DI RAIMONDO : *Sguardo panoramico* ecc. già cit.

(27) MINISTERO DEI TRASPORTI - Ispettorato Generale della Motorizzazione civile e dei Trasporti in concessione : *Statistica dei pubblici servizi di trasporto in concessione 1950-51*, Roma, 1952, p. 159 e segg. — Per quanto più direttamente interessa l'Italia meridionale, v. : L. TOCCHETTI : *La viabilità nel Mezzogiorno e l'importanza dei servizi automobilistici*, Napoli, 1950.

Ciò significa che per ogni kmq. di superficie si hanno nell'Italia settentrionale km. 1,44 di autolinee viaggiatori ; nell'Italia centrale km. 1,91 ; nell'Italia meridionale km. 0,58 ; nell'Italia insulare km. 0,57. Per ogni 100 abitanti si hanno nell'Italia settentrionale km. 8,47 ; nell'Italia centrale km. 13,01 ; nell'Italia meridionale km. 3,62 ; nell'Italia insulare km. 5,04.

Sono sufficienti questi confronti per mettere in evidenza lo sviluppo, che le autolinee viaggiatori possono assumere nel Mezzogiorno non soltanto in seguito alle costruzioni stradali, che ne sono la prima condizione ; ma anche e ancor più in seguito al potenziamento produttivo di quelle regioni, che dell'intensificazione dei trasporti costituisce la condizione base.

Non si hanno purtroppo dati specifici per quanto riflette gli autotrasporti di merci, di guisa che non è possibile istituire un confronto del genere di quello innanzi tracciato per i servizi viaggiatori ; ma è agevole pensare che gli autotrasporti di merci sono destinati ad assumere un notevole incremento, sia nel periodo di realizzazione delle opere pubbliche, sia nel consolidamento delle attività produttive conseguente alla valorizzazione industriale, agricola e commerciale. E ciò tanto più in quanto, specie per i servizi locali, non si può auspicare la costruzione di nuove linee ferroviarie, oltre quelle già programmate, salvo a far ricorsi per altre situazioni, tipica quella della Sardegna, alle provvidenze dell'ammodernamento.

Un sensibile incremento nell'occupazione degli addetti ai trasporti automobilistici si avrà quindi nel Mezzogiorno a seguito della nuova politica di investimenti, per quanto oggi, oltre questo rilievo d'ordine generale, sia azzardato giungere a previsioni d'ordine concreto.

È certo, in ogni modo, che lo sviluppo assunto dai trasporti su strada non ha fatto avvertire almeno per ora, l'incidenza, che sull'occupazione avrebbe potuto esercitare il progresso nelle costruzioni automobilistiche, il quale ha consentito di realizzare notevoli aumenti nella portata degli autobus e degli autotreni, riducendo conseguentemente, almeno in linea di possibilità tecnica, il numero dei veicoli occorrenti per una determinata massa di trasporti. È questo nondimeno un elemento, che non sarà senza ripercussioni in futuro, in una sufficiente stabilizzazione del traffico e in una totale rimodernizzazione del parco automobilistico nazionale.

E poichè siamo in tema di trasporti su strada torna qui opportuno un rilievo che non interessa soltanto gli autoservizi, ma i trasporti vicinali e urbani in genere : l'espansione assunta dalla motorizzazione individuale, non solo col largo uso delle automobili utilitarie, ma anche e soprattutto con la diffusione dei motocicli leggeri e di poco consumo (750.000 motoscooter, 100.000 biciclette a motore, 150.000 motocicli e motocarrozette).

È ovvio che questa imponente circolazione quotidiana di persone, le quali provvedono autonomamente alle loro esigenze di dislocazione, rappresenta un traffico sottratto ai normali servizi pubblici, che, ritardandone il potenziale sviluppo oltre il margine offerto dalla disponibilità presente, influisce negativamente sull'ulteriore fabbisogno di personale.

Un assorbimento indiretto di mano d'opera, connesso allo sviluppo della motorizzazione, è invece da considerare quello cui darà luogo l'attuazione del piano di rinnovazione della rete stradale italiana, da ultimarsi in dodici anni, con una spesa preventivata in circa 900 miliardi di lire.

14. — S'è già accennato alla fase di depressione, che attraversano i nostri trasporti per vie d'acqua interne, e alle cause che l'hanno determinata. Pur troppo non si tratta di rimedi a breve scadenza, sia per i lavori necessariamente lunghi, che sono richiesti dalla costruzione di nuove idrovie, sia per gli ingenti capitali, che tale costruzione importa.

In effetti il coefficiente di economicità, che è concordemente riconosciuto a tal genere di trasporti, è stato vulnerato in questi ultimi anni, e non soltanto nel nostro Paese, dallo sviluppo dei trasporti su strada e dalle tariffe concorrenziali, adottate dalle ferrovie per riacquisire traffico, le quali, se pur rivolte soprattutto a combattere l'invasione camionistica, hanno finito con l'operare negativamente anche sulla ripresa dei trasporti idroviari.

Questa incidenza risulta ovviamente minore, se si riflette su di un sistema organico di idrovie, perchè è vecchio principio economico che la merce trasportata tanto più si avvantaggia nel prezzo del trasporto, quanto maggiore è il percorso compiuto con lo stesso mezzo. Ma se, come da noi, difetta una vera e propria organicità di sistema e le vie di acqua non hanno uguale portata per una conveniente estensione, lo sfruttamento della rete diventa parziale, perchè viene ad essere limitato nel suo complesso dalla portata minore e legato a tutti gli inconvenienti, gli oneri e i ritardi annessi ai trasbordi.

D'altra parte il minor costo del trasporto vero e proprio viene ad essere frustrato, in parte, dalle operazioni terminali di carico e scarico, comuni alla ferrovia che ha cercato in parte di eliminarle, ma non all'autocarro, il quale permette il servizio da porta a porta. Inoltre sulle idrovie della Valle Padana, mentre il traffico ha, in assoluta prevalenza, direzione ascendente e cioè dal mare verso il retroterra, scarsissimo è invece quello discendente, di guisa che i noli vengono ad essere praticamente influenzati dall'onere del ritorno a vuoto, che trova raro compenso in qualche trasporto prettamente locale.

Con ciò non si vuol affermare che la navigazione interna debba essere abbandonata a se stessa. Per quanto s'è ora detto, è chiara la necessità di uniformare la portata delle idrovie principali e di collegarle in sistema. A questo fine sono

ispirati i piani di maggior rilievo, che riguardano il potenziamento delle idrovie padane e comprendono lavori in parte iniziati e in parte allo stato di progetto.

Sono da ricordare fra i primi: a) il canale Mantova-Tartaro-Canalbianco-Po di Venezia, lungo 142 chilometri da completare per la metà; b) la sistemazione del Po tra foce Mincio e foce Adda, da completare per circa 100 chilometri; e fra i secondi: a) il canale Milano-Cremona-Po di 76 chilometri; b) il canale Milano-Lago Maggiore da ottenersi con la sistemazione del Naviglio Grande.

Con questi lavori si darà alla Valle Padana un sistema principale di idrovie, percorribili con natanti da 600 tonnellate. La cosa interessa anche la Svizzera, che ha offerta la propria collaborazione finanziaria allo studio del progetto per il canale Milano-Lago Maggiore. Si arriverebbe in tal modo alla realizzazione della cosiddetta idrovia Locarno-Venezia, il cui percorso, iniziato attraverso il Lago Maggiore, si prevede proseguito attraverso i canali Lago Maggiore-Milano e Milano-Cremona-Po, e quindi diretto, attraverso il fiume o, come altri vorrebbero, attraverso un nuovo canale Cremona-Mantova collegato al Mantova-Tartaro-Canalbianco, alla volta di Venezia (28).

Se ci siamo dilungati su questi progetti, si è perchè la costruzione delle idrovie rappresenta un genere di lavori, che utilizza forti masse di mano d'opera e, in prevalenza, di mano d'opera non specializzata. Oltremodo significativi sono, a questo riguardo, gli studi compiuti nella progettazione definitiva del canale Milano-Cremona-Po, alla cui costruzione deve provvedere apposito consorzio, costituito con legge del 1941.

Da essi risulta: 1) nella spesa totale, ai prezzi odierni prevista sui 20 miliardi, il 60 per cento è costituito dalle spese di mano d'opera; 2) nel complesso di circa 6 milioni di giornate lavorative, richieste dall'esecuzione dell'opera, i quattro quinti sono assorbiti da manovalanza e da maestranze non qualificate; 3) almeno 6000 unità giornaliere vengono ad essere impiegate continuamente per oltre cinque anni; 4) si realizza un risparmio di un miliardo e mezzo di sussidi di disoccupazione (29).

L'evidenza di questi dati non ha bisogno di commenti. Sta di fatto però che le somme stanziare nel bilancio dei Lavori Pubblici in questi ultimi anni sono appena sufficienti, per la loro ridottissima entità, ad assicurare le spese di manutenzione ordinaria, non a sviluppare nuovi lavori destinati ad accrescere la produttività di questo particolare mezzo di trasporto.

(28) V.: M. MATERNINI: *L'idrovie padana Locarno-Milano-Venezia-Trieste*, Locarno 1952.

(29) V.: R. TREVISANI: *La navigazione interna nel quadro delle opere pubbliche e delle attività italiane di trasporto*, in « Rivista di politica economica », Roma, maggio 1949.

15. — Lo sviluppo dell'automobilismo industriale, che si può far risalire al primo dopoguerra e che trova il maggior incentivo alla sua espansione con l'applicazione del motore Diesel alla trazione automobilistica (1927), non ha costituito inizialmente una vera e propria concorrenza alla ferrovia, in quanto trovò immediato campo d'impiego in quei collegamenti, cui il trasporto su rotaia non sopprimeva, o avrebbe potuto sopprimere soltanto con grave e inadeguato dispendio.

Ma nel breve volgere di anni le cose mutarono. Il trasporto automobilistico, favorito da coefficienti tecnici ed economici indubbiamente positivi (possibilità di pronto adeguamento del veicolo al traffico da servire, soppressione dei trasbordi col servizio da porta a porta, libera manovra dei prezzi in un mercato regolato soltanto dalla domanda e dall'offerta), assunse rapidamente un grande sviluppo, che non tardò ad intaccare la posizione di monopolio fino allora tenuta dalla ferrovia. La concorrenza alla rotaia si concentrò inizialmente sulle brevi distanze, ma col progresso nella costruzione degli autoveicoli, che ne accrebbe la potenza diminuendo il costo di esercizio, i lunghi percorsi non costituirono più ostacolo al diffondersi del trasporto su strada. La fine del monopolio ferroviario era decisa.

Comincia così quella lotta aspra e serrata, per la quale, da un lato, la ferrovia si sforza di rinnovare e di snellire la propria attrezzatura organizzativa e funzionale, di ridurre i propri costi avvalendosi dei progressi tecnici, la cui ricerca è stata sollecitata dalla congiuntura, di controbattere l'offensiva automobilistica sul terreno stesso delle tariffe, e dall'altro intervengono i governi per regolare e disciplinare il temuto concorrente in difesa degli enormi investimenti patrimoniali, che per quasi un secolo la ferrovia era venuta assorbendo.

Per parte sua l'automobile non si arrende, resiste sorretta dal favore degli utenti, trova sempre nuove vie, che si aprono alla sua penetrazione, punta sulle merci ricche, si accontenta, al bisogno, di quelle povere, riduce i prezzi all'osso, vive o sopravvive, anche se, nel moltiplicarsi delle iniziative, è minata da una concorrenza interna, che elimina i più deboli e dissangua i più forti.

È ovvio che questo stato di cose incide sulla occupazione del personale, che segue le alterne vicende delle imprese e, come esse, è soggetto a fluttuazioni marginali di maggiore o minore ampiezza secondo le punte della crisi. Ma frattanto anche la ferrovia ha i suoi tratti di cedimento e chiude stazioni e abbandona linee, che appesantiscono il disavanzo delle sue gestioni. È storia di ieri. L'acme della tensione era stato toccato già prima della seconda guerra mondiale. Poi sopravvennero le distruzioni ferroviarie, la conseguente ripresa dei trasporti su strada, la ricostruzione delle vie ferrate e oggi siamo nuovamente di fronte allo stesso problema. Per questo si è ripreso a parlare della necessità di un coordinamento fra i due mezzi di trasporto: argomento principe di una vasta lettera-

tura, preoccupazione di studiosi e di governanti, fulcro auspicato di ogni sana politica in materia.

Ma il coordinamento è difficile impresa. Se tutti convengono sulla sua indilazionabilità, il disaccordo comincia sui modi di realizzarlo. In tutte le discussioni, che su di esso si svolgono, è facile avvertire un duplice processo logico: c'è chi parte dalla soluzione della questione automobilistica per giungere alla soluzione della questione comprensiva dei rapporti strada-rotaia; c'è chi parte da quest'ultima per arrivare a quella. I primi sono, in genere, per una più larga partecipazione dell'automobile all'economia dei traffici; i secondi, di solito, più gelosi delle prerogative della strada ferrata. I primi tendono ad un intervento dello Stato con finalità preminentemente armonizzatrici; i secondi al monopolio in mani naturalmente ferroviarie (30).

Non si vuol entrare qui in un dibattito, che porterebbe lontano. Qualunque indirizzo si voglia seguire è tuttavia da tener presente:

a) che, indipendentemente dal tornaconto dell'utente, se si pone l'accento sulla utilità sociale del trasporto, è chiaro che questa utilità deve essere assicurata attraverso il mezzo che la garantisce al minor costo;

b) che i servizi utili alla collettività resi dai molti miliardi investiti nelle ferrovie si vanno sempre più restringendo, ove i contribuenti siano in misura sempre maggiore, chiamati a coprire i disavanzi, che per ragioni di concorrenza non si accollano agli utenti;

c) che la sovrapposizione dei mezzi di trasporto — e cioè la loro inflazione — determinando un sottoimpiego di essi oltre il normale limite della riserva di potenzialità, è antieconomica, non soltanto per le conseguenze concorrenziali, che ne derivano, ma perchè distrae capitali da altre fonti produttive, che col loro sviluppo, concorrerebbero, fra l'altro, ad alimentare un incremento dei trasporti stessi.

Ora, in un'economia come l'attuale, che laboriosamente si ricompone dopo i e lacerazioni della guerra, è evidente che sono da evitare, quanto più possibile, le dispersioni di energie e le situazioni irreditizie, valutate non alla stregua del singolo, ma della collettività. Di qui la necessità di un coordinamento, avvertita in tutti i Paesi, affrontata qua e là con procedimenti diversi se pure non risolutivi, studiata dove non si è ancora passati ad un intervento attivo.

Di questa necessità bisogna tener conto nel valutare le prospettive di occupazione della mano d'opera. Se il progressivo estendersi delle reti ferroviarie, prima, e il rapido sviluppo dell'automobilismo poi, hanno assorbito nel tempo

(30) V. : R. TREVISANI: *Fatti ed esperienze di economia dei trasporti in tempo di guerra*, CEDAM, Padova, 1949, p. 181 e segg. - F. SANTORO: *Scritti di politica dei trasporti*, Giuffrè, Milano, 1950, p. 308 e segg.

forti aliquote di personale (e il fenomeno si è ripetuto, come s'è visto, in misura ridotta fra guerra e dopoguerra) un effettivo coordinamento dei trasporti su rotaia e su strada non sarebbe senza riflessi sull'occupazione.

Non è il caso di azzardare ipotesi, nè tanto meno cifre, anche perchè i criteri coordinatori sono tuttora quanto mai vaghi ed incerti. Si può nondimeno ritenere che ne deriverebbe una certa disponibilità di personale in varie categorie prestative, con prevalenza di mano d'opera non qualificata o di bassa qualifica nel settore ferroviario e di mano d'opera specializzata in quello automobilistico; di facile reimpiego questa, di meno facile riassorbimento la prima.

Si pone così un problema, che trattando del coordinamento, è stato finora scarsamente considerato, quello del personale, e ciò anche in rapporto allo stato giuridico di esso e ai diritti maturati nell'ambito del servizio assolto.

16. — Dell'unificazione economica europea i trasporti costituiscono, com'è ovvio, un fattore essenziale e dovrebbero rappresentare uno dei settori, nei quali l'intesa è più facilmente raggiungibile, dato che il cammino, almeno per quanto riguarda il campo ferroviario, è spianato da antiche e varie convenzioni circa la regolamentazione del traffico internazionale. L'esperienza di questi anni recenti ha tuttavia dimostrato che le intese non sono affatto semplici nè di prossima realizzazione, nonostante la buona volontà e l'opera degli organi, che all'istituzione della cooperazione europea dedicano la loro attività d'istituto (31). Ma questa non è la sede per diffonderci sull'argomento. Quello che qui importa è di vedere se dal progresso di questa tendenza unificatrice si possono derivare possibilità d'impiego per la mano d'opera dei trasporti.

È noto che l'O.E.C.E. ha in corso di studio il piano quinquennale di espansione economica (luglio 1952-giugno 1957), per il quale si dovrebbe conseguire, alla fine del quinquennio, un aumento del 25 per cento nella produzione delle seguenti voci fondamentali: carbone, acciaio, energia elettrica, prodotti agricoli, materiale edilizio.

Di conseguenza, in attesa che i vari Comitati verticali dell'O.E.C.E. abbiano apprestati i prevedibili aumenti di produzione delle voci sopradette durante il quinquennio e concretato l'indice delle maggiori quantità di merci da trasportare sia dai luoghi di produzione ai vari Paesi dell'Europa occidentale (e ciò specialmente per il carbone), sia per la distribuzione nell'interno dei paesi stessi, il Comitato Trasporti Interni dell'O.E.C.E. ha posto allo studio i seguenti punti:

- 1) previsioni sulle variazioni del consumo di energia per i trasporti;
- 2) previsioni sulla variazione della distanza media dei trasporti;
- 3) grado di

(31) V.: R. TREVISANI: *Presupposti e condizioni di una organizzazione europea dei trasporti interni*, in « Rivista di Politica economica », Roma, luglio-agosto 1952.

utilizzazione attuale dei mezzi di trasporto ; 4) possibilità di assicurare un traffico complementare ; 5) punte stagionali di traffico ; 6) difficoltà di carattere regolamentare, tecnico e di infrastrutture, che si oppongono all'aumento del traffico ; 7) previsioni di investimenti finanziari già concretate e ulteriori ; 8) investimenti complementari ritenuti più vantaggiosi ; 9) previsioni sull'avvenire dei vari mezzi di trasporto fino al 1956.

Si è però già dovuto rilevare che se l'accertamento non offre particolari difficoltà per i trasporti ferroviari, ben più disagiata si presenta quella riguardante i trasporti su strada, data l'insufficienza delle statistiche, di cui si può disporre. Non è pertanto possibile anticipare previsioni, sia pure approssimate, su quelli che saranno i risultati dell'inchiesta.

Dalle statistiche del tutto generali e complessive pubblicate dall'Organizzazione Internazionale del Lavoro (32) si rileva che in Europa, per le ferrovie, la media mensile dei viaggiatori-km. è passata da milioni 9.258 nel 1938 a milioni 15.182 nel 1948 (punta massima del dopoguerra) per scendere a milioni 13.780 nel 1949 (indice 100 nel 1938 ; 164 nel 1948 ; 149 nel 1949) (33).

Non altrettanto si è verificato per i trasporti merci, che nel 1938 toccavano i 207 miliardi di tonnellate-km., mentre nel 1947 si era a 186 miliardi e a 220 nel 1948 (indice 100 nel 1938 ; 86 nel 1947 ; 101 nel 1948) (34).

Sui trasporti stradali non si hanno dati di traffico, però una valutazione indiretta si può desumere dal numero dei veicoli industriali (autocarri e autobus) immatricolati, che sono per l'Europa i seguenti (in milioni) : 1939, 1,4 ; 1947,

(32) V. : ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL - COMMISSION DES TRANSPORTS INTERNES : *Rapport général*, Genève, 1951, *passim*.

(33) Dati più dettagliati si possono desumere dall'Annuario statistico 1951, pubblicato a cura delle Nazioni Unite, che scompongono il comportamento del traffico per i singoli Paesi. È significativo il fatto che le cifre ripartite comprovano in linea generale l'andamento del fenomeno, come prospettato nel suo complesso. Per limitarci ad alcuni esempi : in Francia il numero dei viaggiatori-Km., che (in milioni) era di 22.050 nel 1938, toccò la massima punta nel 1947 (31.103), per scendere a 26.402 nel 1950. In Gran Bretagna, dopo i 32.415 milioni del 1938, la massima punta si è registrata nel 1945 (56.726) scesa a 36.195 nel 1950. Meno accentuate le variazioni in Belgio, per cui dai 5.144 milioni di viaggiatori-Km. del 1938 si passa ai 7.210 del 1947 e ai 7.044 del 1950 ; in Olanda, dove dai 3.423 del 1938 si sale ai 6.839 milioni del 1948 per scendere ai 6.128 nel 1950 ; in Svizzera che ai 3.297 milioni del 1938 contrappone i 6.560 milioni del 1948 e i 6.462 del 1949. V. : NATIONS UNIES : *Annuaire Statistique* 1951, New York, 1951.

Non diverso l'andamento del traffico in Italia, dove ai 13.121 milioni del 1938 stanno i 26.470 milioni di viaggiatori-Km. del 1948, i 24.388 del 1951. V. : *Compendio Statistico* 1949-50 e 1952, già cit.

(34) Qualche dettaglio. In Francia il numero delle tonnellate-Km. trasportate è passato da milioni 26.520 nel 1938 a milioni 41.241 nel 1948 per scendere a 38.983 nel 1950. In Gran Bretagna le tonn.-Km. riferite agli stessi anni sono state rispettivamente : 26.958, 35.559, 36.195. In Belgio : 5.144, 6.160, 5.460. In Olanda : 2.040, 2.541, 3.016. In Svizzera : 1.710, 1.995, 1.858 (1949). V. : NATIONS UNIES : *Annuaire statistique* 1951, già cit.

In Italia da milioni 9.889 tonn.-Km. di merci trasportate nel 1938 si è passati a milioni 11.179 nel 1948 e a milioni 12.449 nel 1951. V. : *Compendio Statistico Italiano* ecc. già cit.

1,9; 1948,2,1; 1949, 2,3 (indice 100 nel 1939; 128 nel 1947; 145 nel 1948; 159 nel 1949) (35).

Non si può dare a queste cifre se non un valore puramente indicativo, tenuto anche conto del periodo, cui si riferiscono. È tuttavia da sottolineare l'incremento nella immatricolazione degli autoveicoli industriali, che segna una progressione costante, la quale, per mantenersi anche in anni non più prossimi alla conclusione delle ostilità e non determinata quindi da carenze ferroviarie, conferma per altra via lo sviluppo assunto dai trasporti stradali.

Intanto due iniziative sono da segnalare. La prima, partita dal ministro dei Trasporti francese, che ha riunito a Parigi i ministri dei Trasporti, o i loro diretti rappresentanti, di Italia, Germania, Svizzera, Austria, Belgio. Olanda e Lussemburgo, allo scopo di esaminare la possibilità di una più stretta cooperazione nel campo dei trasporti ferroviari, stradali e per vie d'acqua interne.

Per quanto riguarda le ferrovie, è stata considerata l'opportunità di incrementare l'impiego in comune del materiale rotabile e di provvedere alle nuove dotazioni con finanziamenti internazionali. Per i trasporti automobilistici si sono trattati i problemi connessi al miglioramento delle strade di grande traffico internazionale, ad un piano di precedenza dei relativi lavori e alle prospettive di sopperirvi ugualmente con finanziamenti internazionali. L'esame dei trasporti idroviari si è invece limitato ad una ricognizione generale e a definire le premesse di uno studio più approfondito delle varie questioni ad essi inerenti.

La seconda iniziativa è quella che ha tratto origine da una proposta fatta dal Comitato Trasporti Interni al Comitato Esecutivo dell'O. E. C. E., per la convocazione di una Conferenza internazionale di esperti, rivolta a studiare i presupposti e i modi di una organizzazione dei trasporti internazionali per via ferrata, ordinaria e navigabile, ai fini del loro adeguamento alle necessità attuali e del loro sviluppo sul piano della collaborazione europea.

Alla Conferenza, che ha già tenuto varie riunioni, sono stati chiamati a partecipare, oltre i rappresentanti dei Paesi interessati, anche quelli delle maggiori organizzazioni internazionali governative (E. C. E. di Ginevra, Consiglio di Europa di Strasburgo, Ufficio centrale dei Trasporti internazionali di Berna, Commissione centrale del Reno, Ufficio internazionale del Lavoro) e non governative (Unione internazionale delle Ferrovie, Unione internazionale dei Trasporti su strada, Camera di Commercio internazionale, Unione internazionale per la Navigazione interna di Bruxelles, ecc.).

(35) V. : O.I.T. - COMMISSION DES TRANSPORTS INTERNES : *Rapport général* 1951, già cit.

Nel corso dei lavori si sono tuttavia già manifestate tre diverse tendenze. La prima è per la costituzione di un superiore organo internazionale, cui affidare l'organizzazione della cooperazione europea nel settore dei trasporti. La seconda, contraria ad apposito ente, è per l'adattamento ai nuovi compiti degli organi stessi dell'O. E. C. E. attraverso la costituzione di un Comitato tecnico e la devoluzione delle funzioni direttive al Comitato dei ministri dell'O. E. C. E., sostituibili, per la materia, dai ministri dei Trasporti dei singoli Paesi o da altro esponente governativo specializzato. La terza tendenza, i cui intenti politici sono evidenti, è di costituire il proposto organo superiore in seno all'E. C. E., puntando così sulla estensione del numero dei Paesi partecipanti, perchè, com'è noto, all'E. C. E. aderiscono anche gli Stati dell'Europa orientale.

I buoni propositi dunque, non mancano ; ma la strada da percorrere è lunga. Come già ebbe ad osservare acutamente il Dautry, la soluzione non è da ricercarsi nella semplice messa in comune dei principali trasporti terrestri e fluviali, il che non farebbe che trasferire in area internazionale la spinta inflazionistica, la concorrenza, i disavanzi, che caratterizzano l'esercizio dei trasporti nelle singole aree nazionali ; si tratta piuttosto di alleggerire e di coordinare i trasporti stessi sul piano europeo (36).

Il che significa che se si arriverà all'unificazione, questa non per ciò significherà necessariamente un immediato maggiore impiego di mano d'opera nel settore dei trasporti, quanto piuttosto un suo migliore utilizzo, riproponendo cioè sul piano internazionale gli stessi problemi, che oggi si devono affrontare nell'interno di ogni Paese. È peraltro evidente che, sorgendo dall'unificazione economica europea un più intenso motivo di scambi, potrà aumentare l'occupazione nei trasporti, quando sia raggiunta e superata completamente quella stessa disponibilità marginale di mezzi e di uomini, cui ci siamo ripetutamente richiamati come peculiare della ferrovia.

Per quanto più specificamente riguarda l'impiego della mano d'opera nei traffici internazionali, è comunque da aver presente che questi possono più agevolmente assorbire personale addetto a trasporti stradali (particolarmente autisti) ; non quello addetto ai trasporti ferroviari.

Si tratta comunque di una prospettiva a non vicina scadenza, alla quale si è voluto accennare per completezza di trattazione.

(36) V. : DAUTRY : *Les problèmes des transports européens* in « Revue d'économie politique », Paris, nov. - dic. 1951.

CAPITOLO IV

COLLOCAMENTO E FORMAZIONE PROFESSIONALE NEI TRASPORTI INTERNI

17. L'assunzione del personale. — 18. Formazione e selezione professionale. — 19. Conclusioni generali.

17. — Nei trasporti terrestri l'assunzione del personale è regolata da criteri diversi, che sono in genere precisi e costanti per le ferrovie, molto elastici per i trasporti su strada. (37).

Requisiti comuni sono sostanzialmente : *a*) l'attitudine fisica alle mansioni da assolvere ; *b*) il limite minimo e massimo di età per un determinato impiego ; *c*) il grado di qualificazione tecnica ; *d*) le garanzie morali, che il dipendente deve offrire.

Ma se nelle ferrovie la coesistenza di questi requisiti è accertata scrupolosamente, sia nel quadro specifico degli ordinamenti interni, sia in quello più generale della legislazione vigente, e la selezione è operata attraverso concorsi, che eliminano i meno dotati, non altrettanto avviene per i trasporti su strada nei quali — ed è la maggioranza dei casi — l'assunzione è guidata da criteri piuttosto empirici, una volta fatte salve le norme di legge, che disciplinano talune categorie di lavoro e i requisiti professionali per esse richieste.

Questa diversità iniziale nei criteri di assunzione si riflette direttamente anche sui modi, con i quali essa è fatta, e cioè sia a mezzo di concorsi, sia in base alle domande d'impiego presentate alle imprese, sia attraverso gli uffici di collocamento. Questi sistemi sono, in fondo, comuni a tutti i Paesi, anche se, specie per il personale ferroviario, si abbia spesso una tendenza a preferire i figli degli agenti già in servizio, conferendosi alla scelta un fine di continuità nella caratterizzazione professionale.

Non altrimenti avviene in Italia. È ovvio che la selezione sia più rigorosa, quando si tratta di complessi organismi come le Ferrovie dello Stato o le grandi aziende di trasporti urbani, tenuto conto delle garanzie che accompagnano l'impiego, ed anche dell'ampia possibilità di scelta offerta dal rilevante numero di domande, che sono inoltrate per ogni concorso, o sono giacenti presso le direzioni delle imprese. Si hanno così larghe possibilità di sopperire tanto alle esigenze di nuovi servizi, quanto alla sostituzione del personale collocato in quie-

(37) V. : ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL - COMMISSION DES TRANSPORTS INTERNES : *L'emploi dans les transports internes*, Genève, 1947.

scenza per raggiunti limiti di età, per sopravvenuta inabilità o malattie o per altri motivi.

Ma quando si passa ai trasporti su strada, il reclutamento avviene in maniera disforme e occasionale. Se le grandi imprese di autolinee si regolano in genere sulle possibilità di scelta, che sono ad esse offerte dal numero delle domande in sofferenza, quanto più l'entità aziendale si fa modesta, tanto più l'assunzione, non di rado temporanea in dipendenza di necessità occasionali o stagionali, obbedisce a circostanze puramente casuali, di conoscenza, di segnalazione di altre concessionarie, ecc., essendo elementi fondamentali per i guidatori, il possesso della patente di terzo grado, richiesta per il conducente di autoveicoli in servizio pubblico, e per tutti in genere, quei requisiti di buona condotta, che qualunque impresa richiede, a sua salvaguardia, per i propri dipendenti.

D'altra parte è da aver presente che il reclutamento, nel settore automobilistico, è agevolato dal grande numero di persone, che si sono specializzate sia nella guida che nella conoscenza meccanica dei motori a seguito del servizio militare e delle mansioni assolte in guerra. Circostanza, questa, che peraltro si riflette anche sul numero dei disoccupati del settore, in quanto quella di autista può essere una qualifica adottata anche da chi, avendo acquistato pratica di autoveicoli, è portato ad anteporre questa sua conoscenza, nella speranza di migliore occupazione, al mestiere o al lavoro, cui attendeva originariamente.

Dopo quanto s'è detto e tenuto conto della struttura familiare di moltissime imprese di autotrasporti viaggiatori e merci, le quali per il limitatissimo numero di dipendenti non hanno neppure l'obbligo di ricorrere, in caso di bisogno, agli uffici di collocamento, è chiaro che assai limitato è il contributo, che questi sono in grado di dare per l'assunzione di mano d'opera nel settore dei trasporti terrestri. Di qui una avvertibile incertezza sulla stessa effettiva entità dei disoccupati del ramo e sulle caratteristiche specifiche e individuali di questa disoccupazione.

Per quanto riguarda un possibile collocamento all'estero, le prospettive non appaiono molto favorevoli. In genere nella più parte dei paesi europei non si registra deficienza di mano d'opera per i trasporti, anche perchè vi sono gradualmente ritornati ex dipendenti, che, per motivi diversi, se ne erano allontanati durante la guerra e il dopoguerra. Ma anche là dove si è palesata nei decorsi anni insufficienza di personale, come è il caso delle ferrovie svizzere, la legge vieta l'assunzione di stranieri. Per le ferrovie, è questa, una norma, che vige pressochè ovunque, dettata da considerazioni, oltre che di natura politica, anche di natura tecnica (38).

(38) V. : O.I.T. - COMMISSION DES TRANSPORTS INTERNES : *L'emploi dans le transports internes*, già cit.

Per i trasporti su strada, ove questi abbiano a raggiungere quello sviluppo, che si auspica in funzione degli scambi europei, le difficoltà sono minori; ma va tenuto ugualmente in evidenza che la formazione degli autisti si è incrementata negli altri paesi per le stesse ragioni che nel nostro e non sono pertanto da attendersi sensibili richieste in questo campo.

18. — Dato il modo di assunzione — e ci riferiamo qui particolarmente alle ferrovie — è ovvio che la formazione del personale costituisce un compito essenziale dell'azienda.

I concorsi operano la prima diversificazione e indirizzano individualmente gli assunti verso quella utilizzazione, alla quale sono destinati per la loro preparazione scolastica e per la prima sommaria specificazione acquisita nel corso di essa. Ma il loro effettivo e pieno rendimento nella occupazione non può essere raggiunto che con un insegnamento specifico e un'esperienza diretta.

Il problema non è di oggi; ma assume oggi la maggiore importanza non soltanto per i grandi progressi, che si sono realizzati nell'esercizio ferroviario; ma anche perchè le conseguenze della guerra e del dopoguerra hanno inciso negativamente sulla formazione delle generazioni più giovani, di guisa che il loro addestramento si manifesta più lento e laborioso.

Di qui le molte cure che tutte le amministrazioni ferroviarie dedicano, con nuova intensità e su basi modernamente razionali, alla preparazione del personale e alla scelta degli insegnanti, che tale preparazione sono chiamati ad assicurare. In Italia questi corsi di specializzazione e di perfezionamento hanno ormai una lunga tradizione presso le nostre Ferrovie di Stato e si rinnovano periodicamente in modo da alimentare le schiere dei giovani destinati a surrogare gli anziani nelle più diverse mansioni, spesso di grave responsabilità (39).

Le stesse Ferrovie dello Stato sono state le prime, fra le grandi aziende italiane, a dare impulso alla selezione psicologica del personale. È superfluo

(39) Per il solo personale di trazione, ad esempio, si rendono necessari i seguenti corsi:

Dirigenti tecnici di primo grado — Corsi teorico-pratici per ingegneri di nuova assunzione;

Dirigenti tecnici di secondo grado — Corsi teorici di preparazione per macchinisti, che aspirano ai concorsi per capo deposito; id. per operai, che aspirano ai concorsi per capo tecnico; id. per periti industriali di nuova assunzione;

Personale esecutivo di condotta. — Corsi teorico-pratici per aspiranti aiuti macchinisti di nuova assunzione; corsi teorici per aiuti macchinisti aspiranti ai concorsi per macchinista; corsi speciali per abilitare i macchinisti di locomotive a vapore a macchinisti di locomotive elettriche o a combustione interna; corsi di aggiornamento per personale di condotta;

Personale esecutivo operaio — Corsi teorico-pratici per operai di nuova assunzione; corsi di perfezionamento e di aggiornamento per operai dei vari mestieri; corsi teorico-pratici per operai aspiranti ai concorsi per verificatori.

V. : A. ORCORTE: *L'istruzione professionale del personale di trazione* in «Atti del I Congresso Italiano dei Trasporti», Milano, 1947.

riaffermare qui l'importanza della psicotecnica in generale, e in particolare per quanto si riferisce ai trasporti. In tutti i paesi gli studi rivolti ad approfondire la materia nel settore, di cui qui ci occupiamo, hanno avuto nuovo impulso nel dopoguerra, anche se non si è raggiunto un orientamento uniforme e diverso sia lo sviluppo assunto nelle varie branche del trasporto (40).

Da quando, nel 1947, il Laboratorio di Psicotecnica delle nostre Ferrovie di Stato ha potuto riprendere la sua attività, sono stati determinati i profili psicofisiologici su quattro categorie di personale: movimentisti, personale di condotta e mezzi di trazione, autisti di linea, operai meccanici.

Due sono le basi, su cui poggiano gli accertamenti psicotecnici: 1) ogni individuo possiede un complesso di disposizioni ereditarie, fisiche, psicofisiche e psichiche, che facilitano a chi li possiede lo svolgimento di particolari attività; 2) è possibile, mediante i cosiddetti «testi» o reattivi di graduare le attitudini dei singoli individui rispetto a un determinato compito lavorativo.

Con i testi analitici si tende a mettere in luce le attitudini innate, con quelli analogici si mettono in evidenza particolarmente le capacità acquisite. Con i primi le attitudini vengono esplorate con mezzi, che hanno solo una relazione simbolica con le situazioni, che si verificano nelle varie forme di lavoro, in modo da sondare in profondità ed in estensione la personalità del soggetto ed averne un indirizzo orientativo oltre che selettivo. Con i secondi si fa più stretto il rapporto con le operazioni necessarie a svolgere un dato lavoro, si realizza, cioè, una specie di saggio, che permette di valutare non più le attitudini dell'individuo, ma il suo grado di preparazione professionale (41).

Ora le mansioni ferroviarie sono caratteristiche per la loro varietà e complessità. Nessuna industria, forse, richiede come quella del trasporto ferroviario, la cooperazione e la confluenza di tante attività e compiti, assolti in diverse e mutevoli condizioni, in una gerarchia coordinata di apporti, ciascuno dei quali esige in chi deve fornirli speciali qualità fisiche e psichiche, speciali attitudini o complesso di attitudini.

Non è più sufficiente quindi la sola idoneità fisica, ma si rende necessario il concorso di vari altri requisiti, il cui accertamento è decisivo, perchè l'accurata selezione si riflette non soltanto sul maggior rendimento del personale e sull'abbreviazione del periodo formativo professionale, ma anche sulla riduzione degli incidenti e degli infortuni sul lavoro.

Sarebbe logicamente augurabile che l'indagine psicotecnica fosse applicata con metodo ed estensione anche ai conducenti di autoveicoli in servizio pubblico;

(40) V.: ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL - COMMISSION DES TRANSPORTS INTERNES: *Méthodes techniques de sélection des travailleurs pour l'industrie des transports internes*, Genève, 1949.

(41) V.: *Tecnica amministrativa*, Roma, aprile-giugno 1950.

ma su questa strada siamo appena ai primi passi. Avvalendosi degli studi e delle esperienze, che da molti anni si compiono negli Stati Uniti, l'Automobile Club di Milano ha istituito un laboratorio medico-psicotecnico, dotato di modernissimi apparecchi forniti dal *Traffic Engineering and Safety Departement dello American Automobile Association*, con i quali si controllano: la percezione visiva, la visione a luce ridotta e abbagliante, la valutazione delle distanze, le funzioni motorie, i tempi di reazione della mano e del piede, la prontezza, l'attenzione e l'emotività, la percezione del suono e della sua provenienza, ecc.

Un altro laboratorio di psicotecnica è in funzione da alcuni anni a Bologna e ad esso si sono fruttuosamente rivolte varie imprese di trasporto, fra cui l'Azienda tranviaria municipale, particolarmente per l'esame degli aspiranti autisti (42). Altre aziende autofilotranviarie, come quella comunale di Roma, operano una prima selezione fra gli aspiranti conducenti, sottoponendoli ad esame psicotecnico presso gli Ispettorati sanitari delle Ferrovie dello Stato, perfettamente attrezzati allo scopo (43).

Siamo però ancora alle iniziative singole, che meritano ogni incoraggiamento, perchè le periodiche visite di controllo, eseguite il più spesso in modo sommario, non sono sufficienti ad accertare le alterazioni, che possono essere intervenute nel soggetto ancora prima che esso ne abbia sensazione e che comunemente vanno sotto il nome di imprudenza, di difetti di attenzione, di stanchezza, mentre in realtà si tratta di coefficienti morbosi latenti, i quali potrebbero essere tempestivamente eliminati e con essi gran parte delle sciagure stradali, il cui tragico crescendo commuove sì spesso la pubblica opinione (44).

19. — Dopo l'esame fin qui compiuto sul comportamento del fenomeno dell'occupazione nel settore dei trasporti interni poco ci resta da aggiungere a conclusione della nostra indagine.

In sostanza l'andamento dei trasporti è strettamente connesso all'andamento delle attività produttive. La funzione di propulsione, che essi hanno avuto nel fiorire della civiltà moderna, si orienta oggi verso la valorizzazione delle zone depresse nel più vasto quadro del potenziamento delle risorse nazionali.

Se, come abbiamo visto, esiste normalmente uno scarto fra il potenziale complessivo di trasporto e l'impiego, che ne è fatto, di guisa che un incremento

(42) V. : B. PULZE : *Le prove psicotecniche relative agli aspiranti al servizio di autista*, Roma, 1950.

(43) V. : G. DRAGOTTI : *Psicotecnica e automobilismo* in « *Politica dei trasporti* », Roma, settembre 1952, pag. 359 e segg.

(44) V. : U. SACCHI : *La psicotecnica nella prevenzione degli incidenti stradali*, in « *Via !* », Milano, aprile 1952.

della produzione e degli scambi ha un margine di assolvimento, per il quale non si richiede necessariamente un aumento immediato di mezzi e di personale, è pur vero che la ripartizione dell'attrezzatura di trasporto non si distribuisce in modo uniforme su tutto il nostro territorio. E poichè non si possono creare riserve di trasporto nè mutare la dislocazione degli esercizi ad impianti fissi, è ovvio pensare che lo sviluppo dell'economia meridionale è ad un tempo premessa e conseguenza di uno sviluppo dei trasporti a carattere prevalentemente automobilistico, agevolato dall'intenso programma di costruzioni stradali.

Un aumento dell'occupazione di settore è quindi da attendersi unicamente da questo risveglio di latenti energie, destinato a riverberarsi beneficamente anche sulle altre attività lavoratrici, che al trasporto apprestano le vie e i mezzi.

Qualsiasi altra possibilità, connessa all'auspicato raggiungimento di una comunità europea, resta per ora una prospettiva più o meno futura in ragione della buona volontà, con cui l'appello unitario sarà raccolto e gli ostacoli, che vi si frappongono, superati.

Al concreto l'esperienza di oggi dimostra che la disoccupazione nel settore dei trasporti non assume nel nostro Paese proporzioni preoccupanti. Il prestatore d'opera, fornito di adeguata specializzazione, è protetto nella continuità del suo impiego, o da apposite norme giuridiche, o dall'apprezzamento del datore di lavoro. Esiste anche nel settore una fluttuazione marginale, su cui incidono esigenze stagionali o cause di congiuntura; ma questa fluttuazione è anche dovuta alla minore preparazione specifica di elementi, che al trasporto si rivolgono come a qualunque altra forma di occupazione possa loro offrirsi. Massa inquieta, comune a tutti i settori, che spesso scivola verso la disoccupazione permanente, attribuendo all'ordine sociale le deficienze, che dovrebbe invece ascrivere alla propria insofferenza e alla propria inadattabilità.

FRANCO FAZIO

L' OCCUPAZIONE NEL SETTORE ALBERGHIERO E SUE PROSPETTIVE

PAGINA BIANCA

I N D I C E

	Pag.
CAP. I — Problemi generali dello sviluppo delle attività turistiche . . .	333
» II — Problemi particolari in rapporto alle esigenze delle attività turistiche	345
» III — Problemi attuali della occupazione nel settore alberghiero . . .	349
APPENDICE A — I trasporti	352
APPENDICE B — I pubblici esercizi	353
APPENDICE C — Altre forme di ospitalità	354

PAGINA BIANCA

CAPITOLO I

PROBLEMI GENERALI DELLO SVILUPPO DELLE ATTIVITA' TURISTICHE

1. Attività che rendono possibile o sono dirette a promuovere il turismo. — 2. Composizione per sesso e per categorie professionali del personale addetto all'industria alberghiera. — 3. Consistenza e caratteristiche degli esercizi alberghieri secondo la categoria. — 4. Sviluppo dell'industria alberghiera dal 1949 al 1952. — 5. Le attuali prospettive dell'industria alberghiera. — 6. Evoluzione del turismo e trasformazione dell'industria. — 7. Organismi con fine sociale o non direttamente economico. — 8. La propaganda come fattore di sviluppo delle attività turistiche.

1. — Nella sua accezione più comune il movimento turistico si identifica col movimento di persone fuori dell'ambito del comune di residenza, generalmente per la durata superiore alle 24 ore. Tale movimento ha riflessi di natura economica perchè da esso quasi tutte le attività produttive traggono, sia pure in misura diversa, un beneficio, nonchè riflessi di natura sociale in quanto ne viene promosso l'elevamento culturale, sociale e fisico della popolazione.

Scopo della presente trattazione principalmente consiste nel mettere in evidenza l'attuale volume dell'occupazione di lavoratori nelle industrie e nelle aziende produttrici di servizi per il turismo e la possibilità di aumentare tale volume nei prossimi anni.

Perciò non si tratteranno gli scopi sociali, culturali, ecc.; di questi si farà solo un cenno per i riflessi che possono avere nei riguardi del volume turistico; si esamineranno, invece, le attività che rendono possibile o sono dirette a promuovere il turismo, e che si possono distinguere in:

- a) quelle con cui si persegue direttamente un fine economico;
- b) quelle con cui non si persegue direttamente un fine economico.

Fra le prime, cioè fra le attività aventi fine economico, dovrebbero anzitutto essere annoverate quelle:

- 1) dell'industria dei trasporti di persone: ferroviari, automobilistici, marittimi ed aerei;
- 2) dell'industria ricettiva (alberghi, pensioni, locande e in genere tutte le attività dirette ad esercitare, per fine di lucro, l'ospitalità per la notte);
- 3) degli esercizi pubblici (e in particolare: trattorie, ristoranti, bar, caffè e tutte quelle attività che forniscono servizi personali);

4) degli esercizi di pubblico spettacolo diretti a rendere gradevole il soggiorno (teatri, cinema, sale da ballo, spettacoli all'aperto, manifestazioni folkloristiche, ecc.);

5) delle industrie produttive di oggetti destinati prevalentemente ai turisti;

6) dell'artigianato (oggetti artistici, oggetti ricordo, ecc.);

7) di tutte le altre attività che dal movimento turistico traggono un vantaggio diretto.

Tra le seconde, quelle cioè intese a promuovere il turismo per un fine collettivo, devono essere annoverate le attività:

1) del Commissariato per il Turismo (Amministrazione dello Stato) e del suo organo di esecuzione l'Ente nazionale per le industrie turistiche (E.N.I.T.);

2) degli Enti provinciali per il turismo;

3) delle Aziende autonome di cura e soggiorno e turismo;

4) delle « Pro-loco »;

5) del Touring Club Italiano (T.C.I.);

6) dell'Automobile Club d'Italia (A.C.I.);

7) del Club Alpino Italiano (C.A.I.);

8) dell'Ente nazionale assistenza lavoratori (E.N.A.L.).

Di tutte le attività sopra elencate saranno trattate solo quelle che direttamente concernono o che sono dirette a promuovere i servizi dell'ospitalità. Ciò sia per restringere l'indagine della dimensione, composizione e prospettive dell'occupazione al settore dell'ospitalità, sia perchè molte delle altre attività sono largamente connesse a fonti più generiche e quindi difficilmente valutabili per la parte strettamente attinente al movimento turistico.

2. — Per conoscere qualche caratteristica intorno alla composizione per sesso e per categoria professionale del personale addetto all'industria alberghiera è necessario utilizzare i dati del censimento alberghiero al 31 ottobre 1939, pubblicati dall'Istituto Centrale di Statistica. Secondo tali dati, alla data predetta risultano addetti 87.553 unità. (Gli esercizi considerati sono costituiti dagli alberghi, alberghi meublés, pensioni, locande e rifugi alpini).

Di questi il 56,1 % è costituito dai dirigenti, comprendenti gli imprenditori, i conduttori in proprio e loro familiari che prestano la loro opera nell'esercizio senza essere stipendiati o salariati nonchè gli impiegati di concetto con funzioni direttive; il 32,3 % da categorie professionali caratteristiche; il 10,7 % da categorie professionali non caratteristiche e, infine, dallo 0,9 % da minori di 18 anni (Tavola I).

Tav. I. — Addetti all'industria alberghiera al 31-10-1939, distinti per sesso e categoria professionale

CATEGORIE PROFESSIONALI	MASCHI		FEMMINE		COMPLESSO		% DI FEMMINE SUL TOTALE
	N.	%	N.	%	N.	%	
Dirigenti	20.000	49,9	29.130	61,6	49.130	56,1	59,2
Personale dipendente:							
a) categ. caratterist. . .	13.372	33,3	14.863	31,5	28.235	32,3	52,6
b) categ. non caratter. . .	6.183	15,4	3.201	6,4	9.384	10,7	34,1
c) minori di 18 anni . . .	587	1,4	210	0,5	804	0,9	26,1
TOTALE	40.142	100	47.404	100	87.553	100	54,1

L'elemento femminile è particolarmente rappresentato in questa industria. Infatti esso costituisce il 59,2 % dei dirigenti, il 52,6 % delle categorie professionali caratteristiche, il 34 % delle categorie professionali non caratteristiche ed il 26,1 % dei minori di 18 anni.

Nell'indagine sull'industria alberghiera al 31 maggio 1949, eseguita dall'Istituto Centrale di Statistica e dal Commissariato per il Turismo, estesa agli alberghi, alle pensioni e alle locande è stato rilevato, limitatamente agli alberghi e pensioni, il numero complessivo del personale addetto alla data dell'indagine e nel periodo di maggiore attività del 1948.

I due dati ottenuti, insieme a quello concernente il 1939 sono riportati nella Tavola II.

Tav. II. — Persone addette e camere negli esercizi alberghieri rilevate in date diverse.

CATEGORIE DI ESERCIZI	DATA DELLA RILEVAZIONE	PERSONE ADDETTE	CAMERE	PERSONE ADDETTE PER CAMERA
Alberghi, pensioni e locande . .	31-10-1939	87.553	234.939	0,373
Alberghi e pensioni	1948 (a)	59.775	—	—
Aberghi e pensioni	31- 5-1949	44.341	164.772	0,269
Aberghi, pensioni e locande . .	31- 5-1949	—	215.986	—

(a) Nel periodo di massima attività.

Avuto riguardo alle date in cui il personale addetto fu censito nel 1939 (31 ottobre) e nel 1949 (31 maggio), i due dati dovrebbero essere pressochè fra di loro comparabili, perchè ad entrambe le due date l'attività dell'industria alberghiera è depressa. Nel primo caso perchè è terminata la stagione estiva e non è ancora cominciata quella invernale e nel secondo caso perchè è terminata la stagione invernale e non è ancora cominciata quella estiva.

Essi non sono confrontabili invece per quanto concerne le categorie di esercizi considerati perchè nell'indagine del 1949, al contrario di quanto fu fatto per il censimento del 1939, non fu rilevato il personale addetto nelle locande e nei rifugi alpini.

Secondo l'indagine ricordata, risultano addetti al 31 maggio 1949 negli alberghi e nelle pensioni 44.341 unità. Nel questionario di rilevazione si indica che le persone addette negli esercizi devono essere rilevate tutte, anche se in essi non prestino esclusivamente ma prevalentemente la loro opera. Nel personale oggetto di rilevazione è compreso il proprietario o conduttore e gli eventuali familiari coadiuvanti, qualora prestino esclusivamente e prevalentemente la loro attività nell'esercizio. Trattasi quindi degli stessi criteri seguiti nel censimento del 1939.

La cifra riportata però con sembra attendibile. Dai dati riportati nella Tavola II si deduce che il numero degli occupati per camera è di 0,373 nel 1939 e di 0,269 nel 1949. Quest'ultimo coefficiente non sembra verosimile, in quanto negli alberghi e nelle pensioni il numero degli addetti per camera, al contrario di quanto risulta, è superiore perchè in essi vi sono dei servizi (ristorante, caffè, bar, lavanderia, ecc.) che nelle locande in generale non esistono.

Facendo l'ipotesi, non inverosimile, che l'occupazione media per camera sia rimasta invariata dal 1939 al 1949 si perviene ad una valutazione del personale occupato alla fine del mese di maggio 1949 di 80.562 unità, inferiore di circa 7.000 unità rispetto al 1939 in conseguenza della diminuita consistenza del patrimonio alberghiero.

Il dato del personale occupato nel periodo di massima attività nel 1948, rilevato con la stessa indagine del 1949, probabilmente è affetto dalle stesse lacune: i due dati sono quindi pressochè confrontabili. Il rapporto fra il dato del 1948 e quello del 1949 è di 1,35 che si può assumere a indice grossolano della variazione massima annuale dell'occupazione negli esercizi alberghieri, potendosi considerare la fine di maggio, un periodo di scarsa attività alberghiera.

3. — Gli esercizi alberghieri si distinguono in Italia in alberghi, pensioni e locande. Gli alberghi, a loro volta, sono classificati in cinque categorie: lusso, prima, seconda, terza e quarta categoria, e le pensioni in tre categorie:

prima, seconda e terza. Le pensioni di prima categoria sono *grosso modo* assimilabili agli alberghi di seconda categoria, quelle di seconda e terza rispettivamente agli alberghi di terza e quarta categoria. Le locande, infine, costituiscono una categoria unica,

La classifica degli esercizi alberghieri per tipo e categoria si basa sia sull'ampiezza degli stessi, sia sul genere della clientela, sia sulla tradizione dell'esercizio, sul decoro delle camere e dei locali comuni, nonchè sui servizi installati e sul numero e qualità del personale addetto.

Secondo l'indagine eseguita dall'Istituto centrale di Statistica e dal Commissariato per il Turismo, gli esercizi alberghieri esistenti in Italia al 31 maggio 1949 sono 20.074, di cui 13.106 locande, 5.037 alberghi e 1.931 pensioni. Le camere esistenti in detti esercizi sono 215.986 di cui 138.118, pari al 64 % negli alberghi, 26.654 pari al 12,3 % nelle pensioni e 51.214, pari al 23,7 % nelle locande (Tavola III).

Tav. III. — Esercizi alberghieri, loro camere e letti secondo la categoria, al 31-5-1949

CATEGORIA DI ESERCIZI	ESERCIZI	CAMERE		LETTI		N. CAMERE PER ESER- CIZIO	N. LETTI PER- CAME- RA
		N.	%	N.	%		
Alberghi lusso e I cat.	257	26.434	12,2	41.411	11,3	102,9	1,57
» II categoria .	784	38.887	18,0	62.902	17,3	49,6	1,62
» III e IV »	3.996	72.697	33,8	121.456	33,2	18,0	1,67
» IN COMPLESSO	5.037	138.118	64,0	225.769	61,8	27,4	1,63
Pensioni 1ª categoria .	68	1.623	0,7	2.715	0,7	23,9	1,67
» 2ª e 3ª »	1.863	25.031	11,6	44.945	12,3	13,4	1,80
» IN COMPLESSO	1.931	26.654	12,3	47.660	13,0	13,8	1,78
Locande	13.106	51.214	23,7	92.041	25,2	3,9	1,80
ESERCIZI ALBERGHIERI IN COMPLESSO . . .	20.074	215.896	100	365.470	100	10,4	1,69

Il numero delle camere per esercizio va diminuendo, gradualmente, dagli alberghi di lusso fino alle locande. Infatti, mentre il numero medio di camere per esercizio è di circa 103 negli alberghi di lusso e prima categoria, scende a 50 negli alberghi di seconda categoria, a 18 in quelli di terza e quarta, a 14 nelle pensioni e a 4 nelle locande.

Il numero dei letti piazzati per camera, invece, segue l'andamento opposto, passando da 1,63 per gli alberghi, a 1,78 per le pensioni ed a 1,80 per le locande.

4. — Ai fini di ricavare qualche elemento sull'attuale sviluppo ed evoluzione dell'industria alberghiera nei prossimi anni, è opportuno esaminare lo sviluppo e l'evoluzione che questa industria ha avuto dall'epoca della ricordata indagine, 31 maggio 1949, fino al 31 maggio 1952, data in cui è stata eseguita dal Commissariato per il Turismo una nuova rilevazione generale.

Secondo quest'ultima rilevazione il numero degli esercizi alberghieri al 31 maggio 1952 è di 22.724, superiore del 10,2 % a quello del 1949; quello delle camere di 252.015 e quello dei letti di 419.176, cifre queste superiori alle corrispondenti del 1949, rispettivamente, del 16,8 % e del 14,8 %.

Dal confronto fra queste due ultime percentuali, cioè dalla constatazione che il numero dei letti è aumentato in misura minore rispetto al numero delle camere si deduce che il numero delle camere singole è aumentato: il fenomeno, che corrisponde ad un'attuale tendenza dell'industria alberghiera di adeguarsi alle crescenti esigenze della clientela, è dovuto non solo alle nuove costruzioni, ma anche agli ampliamenti ed ai miglioramenti introdotti negli esercizi esistenti. Confrontando gli indici riportati alle colonne e) e g) della Tavola IV, si ricava che l'aumento delle camere singole nel periodo in esame, è maggiore negli alberghi, specie in quelli di categoria superiore, e minore nelle pensioni e nelle locande.

L'incremento che ha subito la consistenza dell'industria alberghiera (1), unitamente alla tendenza all'aumento nel numero delle camere singole sta ad indicare un miglioramento dell'industria stessa ed è dovuto, in gran parte, all'intervento dello Stato. Infatti, dai dati disponibili, si desume che lo Stato, dal 1947 in poi, ha dato il suo concorso (circa 12 miliardi di lire) per un complesso di lavori di circa 28 miliardi di lire, per la costruzione di circa 11 mila nuovi vani, e per il ripristino di circa 37 mila vani. Circa i due terzi delle nuove costruzioni e delle ricostruzioni di esercizi alberghieri sono stati già ultimati al 31 dicembre 1952. Il rimanente terzo dovrà essere ultimato entro il 1953.

5. — L'industria alberghiera si adegua, con un certo ritardo alle crescenti esigenze del movimento di persone. Queste esigenze riguardano l'aspetto qualitativo e quello quantitativo.

(1) Maggiore per gli alberghi (17,1% nel numero delle camere) e per le pensioni (28,8%) e minore per le locande (9,8%).

Tav. IV. — Esercizi alberghieri, loro camere, letti e bagni al 31-5-1952 secondo la categoria

CATEGORIE DI ESERCIZI	ESERCIZI		CAMERE		LETTI		BAGNI	
	N.	INDICI % RI- SPETTO AL 31/5 1949	N.	INDICI % RI- SPETTO AL 31/5 1949	N.	INDICI % RI- SPETTO AL 31/5 1949	N.	INDICI % RI- SPETTO AL 31/5 1949
Alberghi lusso . . .	41	108	6.691	114	10.093	111	4.756	113
» I categoria	250	115	23.406	115	36.419	114	10.671	116
» II »	911	115	43.681	112	69.728	111	9.934	114
» III »	1.745	115	46.489	118	74.847	115	4.932	122
» IV »	3.023	122	41.272	124	68.027	120	3.745	131
» IN COMPL.	5.970	119	161.539	117	259.114	115	34.038	117
Pensioni 1ª categor.	96	143	2.133	134	3.707	139	602	146
» 2ª »	646	133	11.356	125	19.766	104	1.683	128
» 3ª »	1.823	132	20.832	131	36.813	127	2.522	145
» IN COMPL.	2.565	140	34.321	129	60.286	126	4.807	139
Locande	14.189	108	56.155	110	99.776	109	—	—
TOTALE . . .	22.724	110	252.015	117	419.176	115	38.845	120

In ordine all'aspetto qualitativo qualche cenno è stato fatto in precedenza, osservando come il numero delle camere singole tenda ad aumentare in misura maggiore rispetto al complesso delle camere e come il numero degli alberghi e delle pensioni aumenti in rapporto a quello delle locande, le quali, insieme agli alberghi di IV categoria e alle pensioni di 3ª categoria, costituiscono l'attività che si può definire artigianale nel settore della ricettività.

Che siano aumentate le esigenze sotto l'aspetto quantitativo si desume indirettamente, tra l'altro, dall'incremento del numero dei viaggiatori trasportati dalle Ferrovie dello Stato che da 108,8 milioni nel 1938 passa a 162,5 milioni nel 1950, a 175,1 milioni nel 1951, a circa 188 milioni nel 1952, nonchè da quello dei trasporti automobilistici, aerei e marittimi.

In conseguenza delle aumentate esigenze della clientela, l'industria alberghiera non potrà non avere un nuovo impulso sia dal lato qualitativo che da quello quantitativo nei prossimi anni. Che questo impulso ci sarà si può arguire dal fatto che è ancora in corso il programma di costruzioni finanziato dallo Stato e si è iniziato il nuovo programma per l'Italia meridionale ed insulare

disposto dalla Cassa per il Mezzogiorno, che si annuncia di entità rilevante (circa 4 miliardi di lavori già autorizzati — CIATSA — A.C.I. — e circa 100 domande per nuove costruzioni ed ampliamenti in corso d'istruttoria).

Nell'ipotesi che nei prossimi quattro anni si abbia un incremento della consistenza alberghiera pari a quello avutosi nel triennio 1949-1952 (12.000 camere all'anno) nel 1956 si dovrebbero avere 310.000 camere negli esercizi alberghieri.

Facendo, invece, l'ipotesi più attendibile che l'incremento sia due terzi (8.000 camera all'anno), si dovrebbero avere nel 1956, 284.000 camere. A queste due cifre, ammesso un numero di addetti per camera uguale a quello rilevato nel censimento del 1939 (0,373 addetti per camera) corrisponderebbe una maggiore occupazione rispettivamente di circa 38.000 e di 18.000 unità. Pertanto, secondo le due ipotesi sopra accennate, si potrebbe avere nel 1956 una occupazione globale, rispettivamente, di 115.000 e di 106.000 unità.

6. — Fattore costante del movimento turistico è la tendenza a ridurre le permanenze medie in quasi tutte le località. Ciò è conseguenza della trasformazione del turismo da statico a quello odierno dinamico, sempre più veloce ma egualmente esigente. Si impone quindi la trasformazione dell'industria in modo da fronteggiare il flusso e riflusso della massa, adeguando i servizi alla velocità della richiesta ed offrendo il massimo del « comfort » moderno. A ciò tende anche la distinzione ormai accettata in campo internazionale, degli alberghi di categoria turistica e alberghi di categoria non turistica, intendendo per i primi quelli che interessano in prevalenza il turista internazionale e che, per l'Italia, hanno una disponibilità di 138.869 letti circa.

In Italia il criterio adottato per calcolare il numero dei letti appartenenti alla categoria turistica è stato desunto dalla classifica ufficiale, che ha portato così a stabilire che tutti i letti piazzati negli alberghi di lusso, I e II categoria, nelle pensioni di 1^a, più 1/5 di quelli esistenti negli alberghi di III e nelle pensioni di 2^a possono soddisfare degnamente le esigenze del turismo internazionale. Non per questo però vanno trascurati gli alberghi di categoria inferiore, in quanto anch'essi, molto spesso, assolvono un compito turistico.

Tale distinzione porta alla necessità di curare con maggiore impegno l'adeguamento degli esercizi alle esigenze della vita moderna, dando la preferenza al tipo di albergo medio.

Per albergo medio deve intendersi l'esercizio che offre al cliente, in un ambiente decoroso, il massimo dei servizi e delle comodità, pur senza avere alcuna pretesa di lusso. Bisognerà curare, inoltre, la graduale evoluzione dell'industria ricettiva dalla attuale forma artigianale a quella industriale.

La costruzione ex novo di tali alberghi, per ragioni di costo e per altri motivi, che non è il caso di analizzare in questa sede, si presenta di difficile realizzazione da parte del privato imprenditore. Sarà pertanto necessario indirizzare il capitale verso la creazione di più catene alberghiere, sia di proprietà che di gestione, le quali, riducendo i costi di costruzione e le spese generali di gestione, possano permettere la realizzazione di complessi alberghieri medi adatti ad accogliere il prevalente movimento turistico a limitata possibilità economica.

Una iniziativa del genere è in atto da parte di una impresa privata che, sull'esempio di altre imprese similari, sta realizzando, con il contributo dello Stato, la costruzione di una catena di alberghi di tipo medio in località deficitarie di tale tipo di impianti.

7. — Nelle premesse sono stati distinti gli organismi con attività che perseguono un fine economico diretto, dagli organismi con attività che perseguono un fine sociale o non direttamente economico.

Brevemente si farà un cenno alla funzione di questi ultimi.

Lo Stato, supremo regolatore della vita della nazione, non poteva disinteressarsi dell'attività turistica definita: ricchezza d'Italia. Attualmente, il suo intervento si esplica attraverso il Commissariato per il turismo, istituito con D. L. del Capo provvisorio dello Stato in data 12 settembre 1947, che ha fra le sue attribuzioni, il compito di:

1) proporre gli opportuni provvedimenti per la organizzazione delle attività turistiche, anche in rapporto al turismo di carattere popolare;

2) promuovere e curare l'applicazione dei provvedimenti diretti a favorire la ricostruzione e il miglioramento degli alberghi e dell'attrezzatura turistica in genere, o a potenziare le risorse nazionali;

3) curare il coordinamento tra le Amministrazioni dello Stato per ciò che riguarda la materia del turismo;

4) indirizzare e coordinare le attività degli enti, istituzioni ed organizzazioni nazionali e locali del turismo, nonchè degli enti, istituti ed associazioni interessati al turismo, limitatamente per questi ultimi a tale settore;

5) vigilare, per la tutela del turista, sulle industrie alberghiere e sugli altri stabilimenti ed impianti aventi diretta attinenza con il movimento dei forestieri; sulle agenzie di viaggio e turismo, per quanto riguarda la loro attività nel campo turistico;

6) partecipare a conferenze e riunioni internazionali d'interesse turistico e di carattere ufficiale.

Inoltre lo Stato si è assunto l'onere della propaganda che il Commissariato per il turismo attua attraverso il suo organo di esecuzione: l'Ente nazio-

nale per le industrie turistiche. In ogni provincia è invece coadiuvato dagli Enti provinciali per il turismo e, per alcune località di preminente interesse turistico, dalle Aziende autonome di cura, soggiorno e turismo.

Come si vede l'azione dello Stato è articolata in profondità.

Purtroppo a tale complessa attività da svolgere non corrisponde un adeguato finanziamento. Infatti il bilancio del Commissariato è di poco più di un miliardo e le unità occupate non raggiungono le 150 persone. Numero esiguo ove si consideri che il solo Touring Club Italiano ha un organico di 250 persone.

In complesso gli organismi statali e gli enti pubblici che si occupano del settore del turismo sono scarsamente valutabili come fonte di occupazione. Un lento, ma progressivo incremento nell'assorbimento di tecnici sarà però indispensabile per raggiungere il primato europeo dell'Italia come Nazione turistica.

8. — Tra i compiti che lo Stato si è assunto per lo sviluppo delle attività turistiche, il principale è certamente la propaganda. La necessità per la collettività di disporre di valuta pregiata è ragione sufficiente per giustificare il perchè la collettività debba assumersi l'onere di un'azione diretta ad incrementare e valorizzare questa branca dell'esportazione così detta invisibile. È noto, infatti, che il turismo è un'esportazione di tutti gli acquisti (abbigliamento, oggetti ricordo, ecc.) e consumi (alloggio, trasporto, ecc.) che gli stranieri fanno durante la loro permanenza in Italia e, pertanto, sotto questo aspetto, influenza quasi tutte le attività economiche del Paese.

Si può aggiungere che il turismo è l'unico bene economico i cui costi di produzione non sono estremamente elevati (costi per l'attrezzatura ricettiva) e i costi di distribuzione sono a carico del compratore.

Unica spesa per la maggiore produzione rimane la propaganda, che mira a suscitare l'interesse delle persone cui è diretta al fine di determinare in esse il desiderio di conoscere l'Italia.

Lo studio analitico delle origini delle correnti turistiche, delle tradizioni, delle necessità climatiche e sanitarie, potrebbe indicare in quali periodi, con quali manifestazioni di richiamo e con quali mezzi (stampa, radio, televisione, cinema, ecc.) si possa intensificare il turismo di una determinata nazione.

Inutile dire che per raggiungere tale scopo è necessaria una propaganda turistica efficace e che per far ciò occorre una gran copia di mezzi. Nel bilancio di poco più di un miliardo stanziato per il funzionamento del Commissariato per il turismo sono compresi gli 855 milioni per il funzionamento dell'E.N.I.T. In conseguenza di tale limitata possibilità, si ha che poche sono le rappresentanze all'estero, limitate le iniziative, non corrispondente al fabbisogno il

materiale pubblicitario. Per tutta l'America del Nord esiste, ad esempio, un'unica Delegazione E.N.I.T., insufficiente alla penetrazione immediata in tutti i grandi agglomerati urbani. Si accenna all'America del Nord per l'attuale esigenza del reperimento del maggior numero di dollari possibile, e perchè l'americano in media è ad alto rendimento come cliente.

Alcune statistiche di fonte americana hanno accertato che in America vi sono 15 milioni di famiglie con un reddito da 3 a 6 mila dollari, e circa 30 milioni di lavoratori che hanno due o tre settimane di congedi pagati. Alcuni datori di lavoro, inoltre, concedono anche una settimana extra di paga a quei lavoratori che godono delle ferie nei periodi fuori stagione. Raggiungere tali clienti potenziali con adeguata propaganda, tipo americano, darebbe certamente frutti copiosi anche per i periodi di bassa stagione.

Una conferma di quanto può fruttare la spesa sostenuta per la propaganda, si può avere dall'esame delle cifre degli stranieri di provenienza dagli Stati Uniti.

Com'è noto l'O.E.C.E. ha iniziato un'azione propagandistica, finanziata dai paesi aderenti, per lo sviluppo dei viaggi verso l'Europa. L'effetto si è fatto sentire anche in Italia, naturalmente in concomitanza con l'azione di propaganda direttamente svolta da essa. Infatti, mentre nel periodo gennaio-ottobre 1951 (2) sono entrati in Italia 287.187 americani, nello stesso periodo del 1952 ne sono entrati 359.451, con un aumento pari all'80 % circa. Questo risultato brillante rispetto alla scarsità dei mezzi impiegati serve a dimostrare la sensibilità di quel mercato al fattore propaganda. La stessa ampiezza del mercato, cui si è accennato in precedenza, deve indurre ad impostare la propaganda in America con larghezza di mezzi per far sì che una maggior quota della spesa sostenuta per il turismo dalla popolazione americana affluisca al turismo italiano. Non mancano motivi e metodi per indurre l'americano ad un viaggio in Italia.

Quanto si è detto per l'America vale per moltissimi altri paesi. Per raggiungere tale obiettivo è necessario, però, avere maggiore larghezza di mezzi.

Come per qualsiasi azienda industriale è possibile determinare la quota di spesa necessaria per far conoscere ed apprezzare il prodotto, così è possibile determinare il *quid* di spesa da destinare alla voce turismo per rendere veramente produttiva l'industria alberghiera, che attualmente viene utilizzata per meno del 50 % della propria capacità di produzione.

Si renderà pertanto necessario rivedere gli stanziamenti relativi, ciò che si ritiene possibile, tanto più che la cifra rimarrebbe nell'ordine modesto di pochi miliardi. Nè osterebbe ad un maggiore stanziamento l'art. 81 della

(2) Vedi E.N.I.T. - Statistica del Turismo.

Costituzione, in quanto la copertura della maggiore spesa sarebbe largamente compensata dalla migliore utilizzazione dell'attrezzatura ricettiva e servizi connessi e dalle immancabili ripercussioni favorevoli su quasi tutte le attività economiche. Inoltre si eviterebbe il disperdersi di un bene non immagazzinabile, rappresentato dalla mancata utilizzazione dei posti-letto disponibili.

Sarebbe anche opportuno studiare se, ad una forte azione dello Stato nel settore dell'acquisizione di correnti turistiche, debba necessariamente seguire una politica di incoraggiamento finanziario per la costruzione dell'attrezzatura ricettiva.

Non sembra errato, quindi, esprimere il concetto che, aumentando il volume della propaganda, si possano evitare o ridurre le spese per contributi, mutui, ecc. In altri termini, mentre l'intervento finanziario dello Stato sarebbe proporzionalmente inferiore, il beneficio collettivo potrebbe essere maggiore, in quanto l'aumento del volume delle correnti turistiche porterebbe ad una utilizzazione più intensiva dell'attrezzatura ricettiva esistente, che come sopra è stato accennato viene utilizzata solo per il 50 %, e stimolerebbe l'iniziativa privata, sempre sensibile agli investimenti produttivi.

CAPITOLO II

PROBLEMI PARTICOLARI IN RAPPORTO ALLE ESIGENZE DELLE ATTIVITÀ TURISTICHE

9. Le esigenze del movimento annuale e quelle del movimento stagionale. — 10. Le esigenze del movimento stagionale. — 11. Dimensione dell'attrezzatura ricettiva esclusivamente stagionale. — 12. Possibilità di ampliare il periodo stagionale. — 13. Ampliamento dei periodi stagionali in rapporto al turismo interno e al turismo estero.

9. — Le esigenze cui soddisfa l'industria alberghiera possono essere ripartite in due grandi categorie :

1) esigenze del movimento annuale ; 2) esigenze del movimento stagionale.

Nel primo vengono soddisfatte le esigenze delle località di traffico, transito, arte e turismo. Per queste località il movimento è continuativo, pur essendo soggetto a periodi di maggior frequenza nei mesi di luglio, agosto e settembre, e periodi di minore attività, nei mesi febbraio e novembre.

L'azienda alberghiera ad attività annuale, per essere redditizia, deve avere nell'intero anno una certa occupazione nel numero dei posti-letto. Alcuni calcoli sui costi di gestione e sui profitti permettono di stabilire che tale percentuale d'occupazione non deve essere inferiore al 35-45 % (3). Lo scarsissimo numero di aziende in condizioni fallimentari lascia dedurre che la maggior parte degli esercizi, coperte le spese generali di gestione e d'ammortamento del capitale, ricava dalla propria attività il margine di utile considerato redditizio per il proseguimento dell'intrapresa.

Come è noto, dal marzo 1951 è stata iniziata la rilevazione del movimento negli esercizi alberghieri. Sulla base dei dati raccolti dal marzo 1951 al marzo 1952, si è potuto stabilire il seguente andamento stagionale per trimestre :

	<i>Italiani</i>	<i>Stranieri</i>	<i>Totale</i>
	%	%	%
I trimestre	18,4	11,7	17,0
II »	19,5	25,9	20,9
III »	41,2	45,9	42,2
IV »	20,9	16,5	19,9
TOTALE	100	100	100

(3) G. Asp., *Indagine sull'attrezzatura ricettiva italiana*.

Queste percentuali si riferiscono al complesso degli esercizi annuali e stagionali.

La ristrettezza di tempo non consente di separare i dati concernenti l'attrezzatura stagionale da quella annuale per ricavare l'andamento dell'occupazione dei soli esercizi a carattere annuale. Comunque è interessante notare che la distribuzione del carico è pressochè uguale, salvo il raddoppio logico dei mesi estivi. Le percentuali relative al movimento degli stranieri dimostrano che, pur essendo l'Italia il « paese delle quattro stagioni », più del 70 % dei turisti vengono nel periodo primaverile-estivo.

10. — Carattere invece dell'attrezzatura ricettiva stagionale è quello di soddisfare le esigenze del turismo climatico-curativo e di riposo.

In Italia le località interessate a questo turismo possono raggrupparsi come segue: balneare estivo, marino invernale, collinare, montano estivo ed invernale, idropinico e termale, religioso. Caratteristica di tale attrezzatura è quella di funzionare in determinati periodi dell'anno. Per essere attivi, detti esercizi debbono raggiungere il massimo dell'occupazione al culmine della stagione e non avere una media inferiore al 45-55 % (4) di occupazione nell'intero periodo. Poichè dalle rilevazioni risulta che il numero degli esercizi stagionali è in continuo aumento, è da dedurre che tale forma di investimento sia produttiva.

Infatti nella sola provincia di Forlì, tipica per la villeggiatura balneare estiva, il numero degli esercizi è passato da 580 (con 9.555 camere e 18.003 letti) nel 1949, a 744 (con 11.738 camere e 21.647 letti) nel 1952.

11. — Mettendo a raffronto il complesso degli esercizi ricettivi con quello degli esercizi stagionali, risulta che quest'ultimo rappresenta il 12 % degli esercizi e il 24 % delle camere e dei letti. Il calcolo si riferisce ai dati rilevati con il censimento del 31 maggio 1949 ed è basato sul tipo di licenza di P. S. che, com'è noto, si distingue in licenza permanente e licenza stagionale. La percentuale degli esercizi stagionali, come si vede, è relativamente bassa, a causa della necessità di offrire ospitalità al movimento interno che si sviluppa in tutto il territorio costantemente nell'anno.

Anche per le località stagionali, si può stabilire la distribuzione percentuale del movimento trimestrale, ricavandola dalla rilevazione del movimento eseguita dall'E.N.I.T. in 186 località dichiarate Stazione di cura, soggiorno e turismo. È bene mettere in rilievo che in tale numero sono comprese

(4) G. Asp., *Indagine sull'attrezzatura ricettiva italiana.*

anche alcune località con traffico continuativo, come Firenze e Venezia. Comunque, basandosi sui dati rilevati nelle Stazioni di cura, soggiorno, e turismo durante il 1951, si può stabilire l'andamento trimestrale nel modo seguente :

	<i>Italiani</i>	<i>Stranieri</i>	<i>Totale</i>
	%	%	%
I trimestre	9,0	9,9	9,0
II »	11,5	24,6	13,0
III »	69,8	52,1	68,0
IV »	9,8	13,4	10,0
TOTALE	100	100	100

Anche qui si ha la conferma che lo straniero preferisce l'Italia nel periodo primaverile-estivo, mentre il movimento interno per la villeggiatura è concentrato nel 3° trimestre, con punta massima in agosto.

12. — La stagionalità del turismo deve ricercarsi principalmente nel fattore climatico e, pertanto, l'andamento stagionale è scarsamente influenzabile da questo punto di vista. Tuttavia, anche in questo senso qualche risultato è possibile conseguire, agendo in profondità sulla psicologia del cliente potenziale. L'E.N.I.T. cura da anni la rilevazione dei dati meteorologici. Lo studio approfondito dell'andamento climatico può indicare le località nelle quali, per la dolcezza del clima, anche in periodi fuori stagione, è possibile attrarre clientela straniera. Si pensi alle località della Liguria, della Campania e della Sicilia, già mete preferite dagli inglesi e dai nordici durante i mesi invernali, nelle quali è possibile sviluppare un turismo di qualità.

Precedentemente si è indicata la differenza tra le punte stagionali delle aziende a ciclo continuativo e i periodi di attività delle aziende a ciclo stagionale, gran parte delle quali hanno un'attività pluristagionale estiva ed invernale (es. Cortina, San Remo, Taormina, Capri, ecc.). Ma per esaminare la possibilità di ampliare i periodi stagionali è necessario riferirsi distintamente alla possibilità di influenzare il turismo interno e quello internazionale.

13. — Il turismo interno è certamente influenzabile sia per i settori a ciclo continuativo che per quelli stagionali, anche se per questi ultimi influiscono direttamente le condizioni meteorologiche.

Tuttavia, è possibile modificare l'andamento strutturale delle punte, come ad esempio l'aumento della durata delle vacanze scolastiche che consentirebbe alle famiglie di recarsi al mare o in montagna anche in giugno e in settembre, ovvero attraverso opportuni accordi sindacali miranti allo scaglionamento nel tempo delle ferie, oggi concentrate quasi totalmente in agosto.

Il Commissariato per il turismo ha posto in atto una serie di accordi con gli albergatori per ottenere una sensibile riduzione dei prezzi diretta ad invogliare i lavoratori ad anticipare o posticipare le ferie. L'esperimento è troppo recente per poterne valutare l'entità dei risultati, tuttavia è prevedibile che esso inciderà favorevolmente sull'utilizzazione della attrezzatura turistica in periodi di bassa stagione.

Altra iniziativa meritevole di segnalazione è l'istituzione della « Cassa Nazionale per il Turismo Sociale », le cui finalità tendono a consentire ai lavoratori ed ai giovani di trascorrere il loro periodo di vacanze con una spesa molto modesta, sia nei periodi di punta, ma in località non in voga, sia nei periodi di bassa stagione per le località climatiche anche di fama internazionale.

Sembra superfluo aggiungere che le suddette iniziative hanno trovato l'incondizionato appoggio di tutte le categorie interessate al movimento turistico le quali vedono in tali correttivi la possibilità di allungare il periodo di attività con una più razionale utilizzazione dell'azienda.

Il turismo estero è, come si è accennato, ancora più facilmente influenzabile. Lo slogan « Italia, paese delle quattro stagioni » trova la sua ragione d'essere nell'effettiva possibilità di offrire cura, svago e riposo in qualsiasi periodo dell'anno.

Lo studio analitico delle nostre possibilità climatiche, la valorizzazione degli sports invernali, agevolazioni varie, dovrebbero costituire la base per una tempestiva azione di propaganda, diretta a riguadagnare parte del turismo estero nei periodi autunnali ed invernali.

CAPITOLO III

PROBLEMI ATTUALI DELLA OCCUPAZIONE NEL SETTORE ALBERGHIERO

14. L'attuale disciplina del collocamento e le proposte di riforma. — 15. Le scuole professionali.
— 16. Conclusione.

14. — È recente la polemica a proposito del « regresso qualitativo delle maestranze alberghiere ».

A parte ogni esagerazione su tale forma di regresso, due sono le cause di esso, facilmente individuabili. La prima deve ricercarsi nell'attuale legislazione sul collocamento, che fa obbligo di assumere il personale tra gli iscritti all'ufficio di collocamento comunale.

L'applicazione di tale norma nel settore alberghiero ha determinato inconvenienti di non lieve entità, se non addirittura dannosi, ove si consideri che l'albergo di lusso il quale abbia necessità di assumere un cameriere o un cuoco è costretto a rivolgersi all'ufficio di collocamento, senza tener conto delle capacità tecniche, dell'aspetto fisico, del portamento ecc., requisiti indispensabili per una azienda che ha una clientela particolarmente esigente.

Per ovviare a questi inconvenienti è attualmente allo studio, presso il Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale, un provvedimento (e si spera che quanto prima potrà essere tradotto in legge) col quale verrebbe istituito per tali categorie di lavoratori uno speciale ufficio di collocamento a carattere nazionale. L'attuale disciplina sul collocamento, invece, con l'andare del tempo, renderebbe sempre più gravi gli inconvenienti lamentati, contribuendo a disperdere « una caratteristica piacevole degli alberghi italiani, costituita appunto dalla generale eccellenza del servizio ».

La seconda causa è la limitazione imposta dai vari Stati per il collocamento all'estero di maestranze alberghiere italiane. La necessità di conoscere gli usi, i costumi, la lingua, le abitudini di vita del cliente rendono indispensabile la permanenza temporanea all'estero del personale. Purtroppo le restrizioni esistenti in quasi tutti gli Stati, non permettono il libero invio all'estero del personale in quanto attualmente è in vigore il sistema degli scambi, che però dà luogo ad una grave limitazione per noi, a causa del principio della reciprocità numerica che si risolve a svantaggio dei lavoratori italiani.

La questione è allo studio presso il Commissariato per il turismo ed è augurabile che la disciplina della materia possa risolversi favorevolmente. È da prevedere, peraltro, che qualora gli accordi predetti non dovessero sortire gli effetti desiderati, bisognerà studiare altre forme di incremento degli scambi ed eventualmente provvedere all'invio all'estero di apprendisti in qualità di studenti, per il perfezionamento della conoscenza della lingua e delle abitudini del Paese prescelto.

Di particolare utilità riuscirebbe pure il collocamento degli apprendisti, dopo i corsi scolastici, su navi di linea per l'estero. Cosa questa di facile attuazione e che potrebbe realizzarsi mediante accordi tra gli Enti interessati all'istruzione professionale, le categorie dei lavoratori alberghieri e la Confederazione degli armatori.

15. — Il fattore umano, nell'industria alberghiera, è di importanza decisiva per le attitudini, la preparazione tecnica e l'esperienza che esso richiede. Non si può quindi tralasciare il problema della preparazione professionale che, sebbene riguardi principalmente gli addetti ai servizi alberghieri, abbraccia anche tutte le altre categorie interessate all'attività turistiche.

Premessa indispensabile per una maggiore affermazione del turismo come fonte di benessere è anche l'educazione turistica del popolo; quindi fin dalle scuole elementari dovrebbe essere curata la formazione di una mentalità turistica.

In questi ultimi tempi il problema dell'istruzione professionale è stato affrontato e parzialmente avviato a soluzione, tanto che sono sorte numerose scuole alberghiere a cura dell'E.N.I.T., dell'E.N.A.L.C., del Ministero della Pubblica istruzione il quale, con l'anno scolastico in corso, ha istituito in Roma una « Scuola professionale di Stato per il turismo ».

Corsi di cultura turistica per guide, agenti di P. S. carabinieri, vigili urbani, agenti doganali, addetti agli uffici di viaggio, fattorini di linee automobilistiche, hostess ecc., sono stati organizzati, con risultati lusinghieri da molti Enti provinciali per il turismo e dal Centro Italiano di Cultura turistica. Lodevoli iniziative, che però non sono adeguate alle effettive esigenze del turismo in quanto il problema andrebbe impostato sotto un duplice aspetto :

- a) corsi statali che, dall'insegnamento post-elementare, dovrebbero arrivare fino alle Università per la specializzazione in economia turistica ;
- b) tirocinio obbligatorio teorico-pratico nei vari settori dell'industria ricettiva, contemporaneo ai corsi statali.

Si avrebbe così l'abbinamento degli studi teorici all'esperienza pratica, cosa che costituirebbe la migliore garanzia di ottimi e sicuri risultati.

D'altra parte, dalle risultanze del censimento del 1939 è emerso che, su un complesso di 86.000 unità impiegate nel settore, solo 800 sono rappresentate da giovani di età inferiore a 18 anni. Il che conduce alla sconcertante conclusione della esigua affluenza dei giovani in questo settore professionale.

Le cause di tale fenomeno vanno individuate : a) nella deficienza di scuole professionali ; b) nel preminente carattere stagionale del rapporto di lavoro ; c) nella gravosità del lavoro stesso specie in relazione ai sacrifici di orario che esso impone ; d) nel diffuso ma errato convincimento di una scarsa dignità del lavoro, specie per alcune mansioni iniziali della categoria.

Sembra, quindi, più che mai opportuno predisporre una adeguata organizzazione scolastica la quale concorra a formare dei quadri specializzati, assicurando così ad essi possibilità di impiego e certezza di buone retribuzioni.

Attualmente, a quanto viene affermato dagli albergatori, non esiste una vera e propria disoccupazione di personale qualificato, ma esiste invece una deficienza di esso (particolarmente cuochi e personale esterno con conoscenza di lingue estere).

16. — La rapida rassegna di alcuni aspetti del fenomeno economico connesso con il movimento di persone, porta a concludere che :

1) Non esiste nel settore dell'ospitalità una disoccupazione del personale qualificato, mentre una certa disoccupazione si verifica nel personale non qualificato.

2) L'assorbimento di lavoratori addetti ha buone prospettive, e quindi è urgente affrontare e risolvere il problema dell'istruzione professionale.

3) L'attrezzatura ricettiva continuerà ad avere una spinta all'incremento, sia perchè sono in corso iniziative sostenute dall'intervento finanziario dello Stato, sia perchè in numerose località l'albergo è fattore indispensabile allo sviluppo economico della località stessa.

4) L'aumento costante del numero di stranieri che visitano l'Italia lascia prevedere, salvo perturbamenti di ordine internazionale, che l'incremento continuerà nei prossimi anni.

5) L'evoluzione del turismo come bisogno della massa intensificherà il movimento interno attenuando l'inattività stagionale.

Le ripercussioni su tutti i settori direttamente e indirettamente interessati alle attività ricettive e connesse al turismo, risentiranno nei prossimi anni gli effetti benefici della politica turistica intrapresa dall'Italia, concorrendo così ad alleviare il dannoso e doloroso fenomeno della disoccupazione in misura rilevante anche se non valutabile in cifre.

APPENDICE A

I TRASPORTI

I trasporti, fra le attività produttive che possono promuovere o limitare il turismo, hanno certamente importanza preminente. Essi, infatti, hanno dato una nuova fisionomia al movimento di persone e rendono possibile lo spostamento di intere masse.

In considerazione dell'ampiezza del fenomeno, al quale si riferiscono ben 420.211 unità occupate (5), e della sua connessione con il trasporto di cose, si ritiene di limitare l'esame solo a quelle forme di trasporto che hanno importanza esclusivamente e prevalentemente turistica.

Servizi automobilistici di gran turismo :

L'affermazione del trasporto su strada ha pressochè quintuplicato i servizi automobilistici rispetto all'anteguerra. Esiste oggi una fitta rete, nazionale ed internazionale, di servizi automobilistici che è in costante e continuo sviluppo.

Il complesso dei soli servizi automobilistici strettamente legati al turismo è attualmente costituito da 390 linee di gran turismo, da 67 linee internazionali e da 970 linee stagionali, nonchè da numerosi automezzi adibiti ai giri turistici nelle città. Il personale di servizio è altamente qualificato e la consistenza dell'occupazione è maggiore che nelle normali linee automobilistiche, avendo le Aziende concessionarie compreso la importanza di fornire al turista, più che al normale viaggiatore, un servizio inappuntabile (autisti, hostess, servizi a terra, ecc.). È prevedibile che nel prossimo quadriennio si avrà un aumento dei servizi e quindi una maggiore occupazione di persone.

Funivie, seggiovie e impianti simili :

Le funivie e gli altri impianti simili hanno grande influenza sullo sviluppo delle attrezzature turistiche delle località servite da tali mezzi.

Da un'indagine eseguita dal Commissariato per il turismo, risultavano, al 1° gennaio 1951, i seguenti impianti :

funicolari 23, funivie 31, seggiovie 76, sciovie 55, slittovie 14.

(5) Istituto Centrale di Statistica. *Dati provvisori censimento industria e commercio, 1951.*

Altre funivie e numerosi impianti di seggiovie, sciovie ecc., sono nel frattempo entrati in funzione, mentre altri sono in fase di costruzione. Pur essendo la maggior parte di tali impianti ad attività stagionale, tuttavia le particolari caratteristiche degli impianti stessi richiedono un'occupazione costante di personale specializzato.

Uffici di viaggio :

Intermediario tra il turismo attivo e le aziende produttive di servizi è l'ufficio di viaggio. Circa 500 aziende, con alcune migliaia di persone addette, esistono oggi in Italia.

I viaggi individuali e più ancora quelli collettivi rendono necessaria l'attività degli uffici di viaggio, i quali con la loro organizzazione sempre più razionale e con le loro conoscenze tecniche e linguistiche facilitano grandemente il movimento turistico. Le prospettive del turismo internazionale e nazionale fanno ritenere che numerose altre aziende sorgeranno nel prossimo futuro.

All'attività degli uffici di viaggio deve aggiungersi quella delle guide, interpreti, corrieri e portatori alpini che attualmente occupano alcune migliaia di unità specializzate.

APPENDICE B

I PUBBLICI ESERCIZI

Se i trasporti sono la premessa pressochè indispensabile perchè il movimento turistico si verifichi, gli esercizi pubblici sono invece necessari perchè tale movimento risulti comodo e gradevole. Gli esercizi pubblici comprendono in un'unica voce, oltre gli alberghi, le pensioni e le locande, anche i ristoranti, le trattorie, le rosticcerie, le osterie, i caffè, i bars, le gelaterie e tutti gli altri esercizi similari.

In considerazione della preminente funzione che gli alberghi, le pensioni e le locande svolgono nel settore turistico, essi sono stati oggetto di particolare esame in altra sede della presente trattazione. È necessario, ora, accennare alle dimensioni ed alla conseguente occupazione operaia negli altri esercizi pubblici che, tra l'altro, presentano quasi gli stessi problemi dell'occupazione nel settore alberghiero, essendo comuni i mestieri e le specializzazioni del personale.

Dal censimento industriale e commerciale eseguito dall'Istituto Centrale di Statistica nel 1937-39, si rileva che al 31 ottobre 1939 gli esercizi pubblici erano 59.507 con 182.211 persone addette, mentre dai dati provvisori del censimento industriale e commerciale del 1951 si rileva che gli esercizi pubblici sono passati a 126.583 con 289.447 persone addette.

Tali dati, se da una parte mettono in rilievo che il numero dei pubblici esercizi, in poco più di un decennio, ha subito un fortissimo incremento (circa il 113 %), dall'altra dimostrano che all'incremento degli esercizi non ha corrisposto un proporzionale incremento delle persone addette. Difatti mentre nel 1939 la media per esercizio era di 3,06 persone, nel 1951 essa è scesa a 2,28. Essi dimostrano, inoltre, che nel 1951 risultavano occupate nei pubblici esercizi 289.447 persone con un aumento del 58 % rispetto ai dati del 1939.

È evidente la spiccata tendenza all'aumento dell'occupazione nel settore in esame, dovuta per gli alberghi, pensioni e locande all'incremento sensibile degli esercizi in rapporto all'aumento costante del traffico nazionale e internazionale, e per i pubblici esercizi al notevole aumento numerico di tale tipo di azienda, da attribuirsi sia all'intensificato traffico che ad altri fattori, come, ad es., il minor costo d'impianto, il forte reddito, la maggiore tendenza della popolazione ai consumi voluttuari, ecc.

APPENDICE C

ALTRE FORME DI OSPITALITÀ

Alloggi privati :

Un altro dato emerso dal censimento del 1939 è quello riguardante gli alloggi privati. L'ospitalità a fine di lucro è esercitata non solo dagli esercizi alberghieri veri e propri, ma anche dagli affittacamere o alloggi privati.

Alla data del suddetto censimento, le licenze di P. S. rilasciate a tali tipi di esercizi risultavano in 140.760. Solo in questo settore, quindi, almeno 200.000 persone traggono in tutto o in parte il loro reddito dall'esercizio di questa forma di attività che assolve una vera e propria funzione di ospitalità turistica, particolarmente nelle località di villeggiatura, ove si tenga conto che nel 1951 sono state registrate ben 14 milioni di presenze negli alloggi privati delle Stazioni di Cura, Soggiorno e Turismo.

Altra peculiare funzione degli affittacamere, sia in località stagionali che in altri centri, è quella di sopperire alla deficienza della disponibilità alberghiera nei periodi di punta. Si può senz'altro concludere che nel suo complesso il fenomeno è di ampiezza tale da costituire un'attrezzatura ricettiva sussidiaria quasi pari quantitativamente a quella degli esercizi alberghieri.

Rifugi alpini e Alberghi per la Gioventù :

I Rifugi alpini e gli Alberghi per la Gioventù esplicano un'attività ricettiva senza finalità di lucro. I primi servono una determinata categoria di sportivi che trascorrono la notte in alta montagna, i secondi mirano invece ad accogliere, particolarmente dall'estero, la gioventù studiosa che dispone di limitate risorse economiche.

Attrezzatura ricettiva mobile :

Alle forme di ospitalità finora considerate si deve aggiungere quella diretta a garantire il riposo durante il viaggio. Essa è rappresentata dalle navi passeggeri, dagli aerei e dai vagoni letto, che assolvono una funzione analoga a quella degli alberghi. Un'indagine sul numero dei letti disponibili al 31 dicembre 1952 (6) per il naviglio passeggeri italiano, ha dato come esistenti n. 40.021 posti letto su 70 navi di linea per l'estero, con 638.635 tonn. di s. l. Calcolando che è necessario un addetto per ogni tre passeggeri potenziali (7), si ha che non meno di 13.000 persone lavorano in questo particolare settore ricettivo. Si tratta di elementi altamente qualificati, che hanno sempre impresso caratteristiche di signorilità e bontà al trattamento a bordo delle navi italiane, tanto da essere vivamente richiesti per l'ingaggio dalle Marine mercantili di altri Stati.

Anche per i servizi aerei a lungo percorso, la tecnica moderna è riuscita a trasformare l'originale mezzo di trasporto in un vero e proprio albergo volante.

Il terzo tipo di albergo viaggiante è costituito dai vagoni letto, che offrono la possibilità di riposare durante il viaggio su alcuni determinati percorsi.

Si può, quindi, concludere che anche nel settore dell'ospitalità mobile il fenomeno dell'occupazione è rilevante e le possibilità future di assorbimento sono favorevoli.

(6) vedi: Bollettino Statistica E.N.I.T. n. 12.

(7) vedi: Touring Club Italiano. *Manuale dell'industria alberghiera.*

PAGINA BIANCA

ADOLFO MARIO MORGANTINI

**L'OCCUPAZIONE ALLE DIPENDENZE DELLE AMMINISTRAZIONI
DELLO STATO E DEGLI ENTI PUBBLICI**

PAGINA BIANCA

I N D I C E

	PAG.
Premessa	361
CAP. I — Serie storiche dei dati e confronti con la popolazione	364
» II — La distribuzione territoriale in confronto con la popolazione . .	370
» III — Principali cause che hanno accresciuto l'occupazione nelle Ammini- strazioni dello Stato e degli enti pubblici	376
» IV — Le piramidi delle gerarchie statali	397
» V — La distribuzione per età, sesso e stato civile	404
» VI — Il carico familiare	409
» VII — Quante persone traggono i mezzi di sussistenza dagli impieghi nelle Amministrazioni pubbliche, e loro reddito	415
Conclusione	421

PAGINA BIANCA

PREMESSA

1. Dati storici. — 2. Difficoltà di una determinazione quantitativa della disoccupazione della categoria. — 3. Il « volume di occupazione » dipendente dallo Stato e dagli Enti pubblici. — 4. Scopo della indagine.

1. — Una diffusa concezione è portata a considerare gli impiegati dello Stato, e con essi quelli di molti enti che disimpegnano funzioni pubbliche, come un male necessario. Sta di fatto che fin dall'antichità i grandi Stati, come la Persia e Roma ebbero impiegati. E quel che scriveva lo Schäffle settantaquattro anni addietro per i ministeri, si adatta oggi anche a gran parte delle altre pubbliche amministrazioni. Nell'analisi delle complesse funzioni dell'amministrazione statale egli aggiungeva :

« La prima completa organizzazione di un corpo di impiegati sorta nell'Impero romano, fu una necessità. Da ogni ministero partono, in duplice o molteplice gradazione e variamente collegate fra loro, serie e catene di uffici amministrativi, i quali, attraverso il corpo sociale, vanno irradiando verso la periferia e comprendono la gran massa del personale, dei funzionari, dei diplomatici e degli ufficiali ».

« Era invalsa sempre più l'abitudine di considerare l'amministrazione come la esecutrice di ciò che vuole il Governo, ed il Governo come l'esecutore di ciò che vuole il potere legislativo. I corpi amministrativi dello Stato furono quasi esclusivamente considerati come le parti periferiche dello organismo amministrativo. Il vero è che gli uffici amministrativi, in uno col Governo e con la rappresentanza popolare, formano il sistema organico indivisibile della volontà e dell'azione unitaria, che vi è un solo potere di Stato, il quale si serve delle diverse forze politiche, per la realizzazione di tutti i particolari contenuti di un'unica funzione complessa, localmente suddivisa nella sua attuazione. Epperò i funzionari amministrativi non sono meri ausiliari dell'esecuzione, ma hanno parte anche al potere autoritario ».

Dopo un'acuta analisi critica delle funzioni amministrative e della concatenazione tra i vari poteri e i funzionari, concludeva : « Epperò, chi voglia farsi un concetto esatto degli uffici amministrativi di tutti i ministeri e di tutte le sfere del servizio dello Stato, converrà concepirli come i centri spirituali del servizio di Stato, considerato nella divisione *reale e territoriale* del suo lavoro, irradiante verso la periferia del corpo sociale. In tal modo è tenuto conto di tutti quattro i fatti, attestati dall'esperienza ed un giorno troppo unilateralmente apprezzati, che caratterizzano l'amministrazione :

— *in primo* luogo, la sua *subordinazione*, vuoi sensitiva, vuoi motrice (esecutiva) agli uffici superiori e, in ultima istanza, al Governo ;

— *in secondo* luogo, la sua *azione autoritativa indipendente*, per effetto della quale ogni ufficio rende figura di un governo in piccolo per certe *materie* e per un certo ambito territoriale ;

— *in terzo* luogo, il *carattere spirituale* del lavoro amministrativo, avente realmente qualità di *servizio di Stato* ;

— *in quarto* luogo, il *diritto esclusivo di « far atto di potere »*, la competenza di mettere in movimento e di arrestare il meccanismo della esecuzione, ciò che, nel più piccolo distretto, così come nella vita centrale dello Stato, solo un centro funzionale di funzioni spirituali di Stato — epperò, là il Governo, qui l'ufficio amministrativo — può fare con quella energia che è necessaria in ogni atto di esecuzione politica » (1).

(1) A. SCHÄFFLE, *Struttura e vita del corpo sociale*, in « Biblioteca dell'economista » serie III, volume 7º, parte seconda, Torino, 1881, pag. 704 e seguenti.

2. — Abbiamo ricordato tale vecchio schema dottrinario perchè nel quadro di una indagine nazionale sulla disoccupazione non può mancare la categoria costituita dai dipendenti delle pubbliche amministrazioni.

Siamo in un campo, per altro, nel quale la determinazione quantitativa dei disoccupati è problema che non può trovare una diretta soluzione neppure limitandolo al computo di coloro che, entrati nelle pubbliche amministrazioni, ne siano poi usciti e vi ricerchino nuovamente impiego. Le statistiche ufficiali non danno ausilio; esse raggruppano i disoccupati in quattro classi (derivanti dall'art. 10 della legge n. 264, del 29 aprile 1929, che disciplina la materia), che prendono in considerazione più il motivo della iscrizione agli uffici di collocamento (occupati in cerca di diversa occupazione e pensionati, casalinghe, giovani inferiori ai 21 anni e smobilitati e lavoratori disoccupati già occupati) che l'origine del lavoratore riferita alla precedente occupazione. Né viene in ausilio l'altra classificazione fatta entro la precedente che ripartisce i disoccupati in cinque settori economici (agricoltura, industria, trasporti e comunicazioni, commercio credito e assicurazione) e in due gruppi (mano d'opera generica e impiegati tecnici e amministrativi) gruppi i quali costituiscono un coacervo che non permette le discriminazioni utili nel nostro caso.

3. — Per cui non rimane che considerare l'aspetto, per così dire, positivo di questo complesso settore; prendere cioè in considerazione il numero degli occupati nelle pubbliche Amministrazioni; ciò che anche vien detto « volume di occupazione » (2).

Per quanto riguarda i dipendenti dello Stato, abbiamo attinto alla *Situazione numerica dei personali civili e militari e spesa relativa al 1° luglio 1948* Roma, 1949, e a quella del 1° luglio 1949 Roma, 1951, pubblicate dal Ministero del Tesoro, Ragioneria generale dello Stato; documenti che riportano anche alcuni dati analitici dal 1938. I dati al 1° luglio 1950, ancora inediti, sono forniti dalla detta Ragioneria, presso la quale è in corso di redazione la *Situazione alla data menzionata* (3).

(2) Cfr. W. H. BEVERIDGE, *Relazione su l'impiego integrale del lavoro in una società libera*, ed. Einaudi, 1948, § 68.

Sarebbero stati di buon ausilio i dati raccolti con il censimento del 1951, non ancora elaborati, i quali, entro certi limiti, avrebbero consentito di controllare quelli che abbiamo potuto attingere a varie fonti.

(3) I dati al 1° luglio 1950 sono preliminari, ma non subiranno modificazioni apprezzabili ai nostri fini. I dati della consistenza numerica del personale dello Stato vengono pubblicati da molti anni sull'Annuario Statistico Italiano; ma situazioni analitiche soltanto dal 1923 per iniziativa della Ragioneria Generale dello Stato. Dai molti contatti avuti con l'Ufficio competente abbiamo potuto constatare le difficoltà che debbono essere superate per mettere insieme i dati al 1° luglio di ogni anno, i quali riguardano non soltanto la consistenza numerica per Amministrazione, gruppo, ruolo, residenza (distinta in tre classi), sesso, ecc., ma anche la indicazione dei posti in ruolo e della spesa annua per i relativi stipendi, quella degli stipendi del personale in ser-

Per i dipendenti da enti pubblici di varia natura non vi sono disponibili che dati indiretti raccolti dagli enti che provvedono all'assistenza di quei dipendenti, e cioè l'Istituto Nazionale Assistenza Dipendenti Enti Locali, INADEL, e l'Ente Nazionale di Previdenza per i dipendenti da Enti di Diritto Pubblico, ENPDEP. Altre fonti alle quali sono attinti i dati saranno citate nel corso della esposizione.

4. — Scopo di questo studio non è quello di enunciare principi o esprimere giudizi, bensì fornire dati numerici elaborati e presentati utilmente, nei quali la Commissione parlamentare d'inchiesta sulla disoccupazione possa trovare elementi per i suoi studi e i suoi orientamenti, e trovare in essi misura e limiti di quel particolare mercato del lavoro rappresentato dalle pubbliche amministrazioni, ai fini di possibili previsioni del suo sviluppo.

L'importanza delle pubbliche amministrazioni come datori di lavoro è data, per l'aspetto puramente quantitativo, dalle seguenti cifre riassuntive arrotondate: dipendenti dello Stato 1.070.000, degli enti locali 352.000 e degli enti di diritto pubblico 127.000, e perciò un complesso di oltre un milione e mezzo di persone, che rispetto ai 18 milioni di occupati, calcolati dall'Istituto Centrale di Statistica con la rilevazione delle Forze di lavoro all'8 settembre 1952, costituiscono circa l'8,5 %. Se teniamo anche conto dei conviventi a carico — più di due milioni e mezzo — si superano i 4 milioni di persone, cioè l'8,7 % di tutta la popolazione.

vizio, nonchè quella di tutte le indennità, compensi per lavoro straordinario, ecc. Le difficoltà sono in massima parte costituite dal fatto che molte amministrazioni non compilano tempestivamente le situazioni che vengono loro richieste, oppure queste danno luogo a rilievi per i quali occorrono ripetuti accertamenti. Così non è stato possibile disporre dei dati al 1° luglio del 1951; mentre sarebbe del massimo interesse per tutti, dal Governo agli studiosi, conoscerli poco dopo la data di riferimento. Nonostante questo stato dei fatti non possiamo omettere di invocare che la Ragioneria generale dello Stato potenzi il servizio che si occupa della materia, dimodochè i dati raccolti possano non solo essere tempestivamente pubblicati, ma anche sottoposti ad altre utili elaborazioni. I dati dovrebbero consentire la conoscenza della struttura di questa ingente popolazione impiegatizia che pone in essere le funzioni dello Stato; le rilevazioni dovrebbero essere a tal fine ordinate, occorrendo, mediante legge apposita.

CAPITOLO I

SERIE STORICHE DEI DATI E CONFRONTI CON LA POPOLAZIONE

5. Ricerca di impieghi più sicuri. — 6. Assorbimento progressivo di impiegati nelle Amministrazioni statali. — 7. Ricerca dei dati riguardanti gli impiegati statali e di enti locali. — 8. Dati ricavati dagli iscritti all'INADEL. — 9. Dati ricavati dagli iscritti all'ENPDEP.

5. — Le serie storiche non soddisfano soltanto la curiosità statistica. Nei confronti della occupazione danno l'idea dell'assorbimento nel tempo del « potenziale di lavoro » (popolazione compresa entro determinati limiti di età) e in particolare di quella aliquota di essa che per ragioni contingenti o a causa delle qualità personali (studi compresi) tende a dirigersi verso impieghi meno remunerati, meno impegnativi e più sicuri.

Si avverta subito che non si dispone di lunghe serie di dati omogenei che indichino il numero dei dipendenti da tutte le amministrazioni pubbliche. Soltanto per i dipendenti dello Stato abbiamo i dati di 41 anni consecutivi. Per i numerosissimi enti di diritto pubblico e per gli enti locali (fatta ogni riserva per la loro definizione) i dati, ben più scarsi, danno anche scarsa garanzia di omogeneità. È perciò conveniente considerarli separatamente, prima di giungere a una visione d'insieme.

6. — Le Amministrazioni dello Stato hanno assorbito un numero di lavoratori (intesi in senso lato) crescente con progressione che era andata accentuandosi durante l'ultima guerra.

Se risaliamo al 1° luglio 1882 troviamo che gli organici ministeriali, militari di carriera compresi, disponevano di 92.052 posti, corrispondenti a poco più del 3,4 per mille della popolazione presente : ab. 28.460.000 alla fine del 1881 (4).

Nel 1898 il personale dello Stato era salito a 106.530 unità (comprese le guardie di città e carcerarie, di finanza e forestali, ma esclusi i ferrovieri) corrispondendo sempre al 3,4 per mille della popolazione (abitanti 30.822.000 alla fine del 1897). Al 1907 diviene 138.063 unità, cioè il 4,2 per mille della popolazione pari ad ab. 33.402.000 al 31 dicembre dell'anno precedente (5).

(4) Nei detti posti non figura il personale delle ferrovie dello Stato e a tal data non è noto il numero degli avventizi.

(5) MINISTERO DEL TESORO, RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO, *Ruoli organici delle Amministrazioni dello Stato al 1° luglio 1882 e al 1° luglio 1907*, Roma, 1907 ; idem, *al 1° luglio 1882, al 1° luglio 1907 e al 1° luglio 1910*, Roma, 1911.

Tav. I. — Popolazione al principio di ciascun anno e personale in servizio nelle Amministrazioni dello Stato al 1° luglio di ciascun anno (*)

ANNI	POPOLAZIONE (migliaia)	PERSONALE IN SERVIZIO (in migliaia)					
		IN COMPLESSO		MINISTERI		AZIENDE AUTON.	
		CIFRE ASSOLUTE	PER 1000 ABI- TANTI	CIFRE ASSOLUTE	PER 1000 ABI- TANTI	CIFRE ASSOLUTE	PER 1000 ABI- TANTI
1910	34.206	(a) 259,6	7,6	146,8	4,3	112,9	3,3
1911	34.547	267,1	7,7	151,9	4,4	115,2	3,3
1912	34.875	272,0	7,8	155,0	4,5	117,9	3,4
1913	35.145	278,8	7,9	160,3	4,6	118,4	3,4
1914	35.238	286,7	8,1	166,0	4,7	120,7	3,4
1915	36.178	294,2	8,1	170,8	4,7	123,4	3,4
1916	36.651	301,9	8,2	177,1	4,8	124,8	3,4
1917	36.640	359,8	9,8	187,1	5,1	172,7	4,7
1918	36.398	348,7	9,6	181,1	5,0	167,6	4,6
1919	35.804	[371,5]	10,3	(197,6)	5,5	(173,9)	4,8
1920	35.852	[394,1]	11,0	(214,0)	6,0	(180,1)	5,0
1921	36.075	(b) [416,9]	11,5	(230,5)	6,4	(186,3)	5,2
1922	38.023	[439,6]	11,5	(247,0)	6,5	(192,6)	5,1
1923	38.370	(c) 509,1	13,3	[310,3]	8,3	(198,8)	5,2
1924	38.639	497,8	12,9	[292,7]	7,6	(205,1)	5,3
1925	38.929	499,4	12,9	288,1	7,4	211,3	5,4
1926	39.296	500,4	12,7	293,3	7,5	207,1	5,3
1927	39.628	503,9	12,7	301,6	7,6	202,3	5,1
1928	40.001	507,9	12,7	281,3	7,0	226,6	5,7
1929	40.392	500,8	12,4	273,5	6,8	227,3	5,6
1930	40.706	498,8	12,2	273,5	6,7	225,3	5,5
1931	41.069	518,3	12,5	273,9	7,3	244,4	6,0
1932	41.412	638,3	15,4	402,0	9,7	236,3	5,7
1933	41.755	635,6	15,3	406,2	9,7	229,4	5,5
1934	42.101	640,7	15,2	414,4	9,8	226,3	5,3
1935	42.453	660,7	15,6	435,3	10,3	225,3	5,3
1936	42.809	683,9	15,9	458,8	10,7	225,1	5,3

Segue: Tav. I. — Popolazione al principio di ciascun anno e personale in servizio nelle Amministrazioni dello Stato al 1° luglio di ciascun anno (*)

ANNI	POPOLAZIONE (migliaia)	PERSONALE IN SERVIZIO (in migliaia)					
		IN COMPLESSO		MINISTERI		AZIENDE AUTON.	
		CIFRE ASSOLUTE	PER 1000 ABI- TANTI	CIFRE ASSOLUTE	PER 1000 ABI- TANTI	CIFRE ASSOLUTE	PER 1000 ABI- TANTI
1937	43.122	722,2	16,7	494,9	11,4	227,3	5,3
1938	43.417	(d) 783,8	18,0	548,8	12,6	235,0	5,4
1939	43.776	842,8	19,2	606,1	15,1	236,7	5,4
1940	44.259	990,0	22,3	745,7	16,8	244,4	5,5
1941	44.675	1.139,4	25,5	875,1	19,6	264,3	5,9
1942	44.986	1.293,3	28,8	1.009,7	22,3	283,6	6,3
1943	45.209	(e) (1.392,6)	30,8	[1.100,1]	24,4	(292,4)	6,6
1944	45.391	(1.242,7)	27,4	[941,4]	20,7	(301,3)	6,6
1945	45.517	(1.092,8)	24,0	[782,6]	17,4	(310,1)	6,8
1946	45.702	(f) 1.054,9	23,1	735,9	16,3	319,0	7,0
1947	46.126	(1.064,6)	23,1	[741,1]	16,1	(323,6)	7,2
1948	45.540	1.074,4	23,6	746,2	16,4	328,2	7,2
1949	45.871	1.089,3	23,8	769,3	16,7	319,9	7,0
1950	46.121	(g) 1.069,7	23,2	(g) 763,0	16,5	306,8	6,6
INDICI (anno 1910 = 1) . .	1,34	4,13	3,60	5,22	3,84	2,71	2,00

(*) Popolazione presente calcolata alla fine dell'anno precedente a quello indicato. Dal 1921 è quella nei confini dopo la prima guerra mondiale e dal 1947 quella nei confini dopo la seconda guerra mondiale: dall'Annuario Statistico Italiano 1944-1948 e dal Compendio Statistico Italiano 1951.

Confrontando i dati relativi al personale, al luglio di ogni anno, desunti dalle Situazioni numeriche degli anni 1948 e 1949, con quelli pubblicati per alcuni anni nell'Annuario Statistico Italiano si notano differenze delle quali non ci siamo attendati a ricercare le origini, in quanto la presente tavola ha soprattutto lo scopo di fornire idea della dinamica dei dati e la ricerca non era necessaria ai fini di queste note.

I numeri (che mancavano) entro parentesi tonde sono calcolati mediante interpolazione lineare, quelli entro parentesi quadre per somma o per differenza.

(a) Fino al 1917 i dati riguardano gli organici.

(b) Il personale di ruolo assommava a 319.278.

(c) Da quest'anno, 1923, i dati corrispondono a quelli indicati nelle Situazioni numeriche, citate, e corrispondono pure a quelli della tav. 51 dell'Annuario di statistiche del lavoro, 1949, edito dalla «Rassegna di Statistica del lavoro», Roma, 1949, con esclusione del personale delle nuove provincie e di quello in servizio nelle colonie, per gli anni dal 1925 al 1931. Dal 1945 le cifre non sempre comprendono il personale non di ruolo che presta servizio nel Territorio Libero di Trieste; quello delle Ferrovie colà dislocato non vi figura mai.

(d) Escluso il personale degli enti mantenuti con il concorso dello Stato.

(e) Al 1° aprile 1943 le citate Situazioni (prospetto delle variazioni trimestrali) danno 1.430.061.

(f) Al 1° gennaio 1946 dette Situazioni danno 1.017.787.

(g) Non compresi i militari in Somalia per l'Amministrazione Fiduciaria, circa 5.000.

Dal 1910 al 1950, nella tav. I sono riportati i dati della popolazione confrontati con quelli del personale in esame, prima considerato in complesso, poi ripartito a seconda che sia addetto alle Amministrazioni ministeriali o alle Aziende autonome (6). Questa distinzione tende a porre in evidenza il differente assorbimento dei relativi grandi settori più agevolmente apprezzabile con le cifre relative a 1000 abitanti. Potrebbe infatti trarre in inganno osservare che le amministrazioni che assorbivano 41 anni addietro il 7,6 per mille della totale popolazione ne assorbivano nel 1950 il 24 per mille. Sono le Amministrazioni ministeriali che hanno fortemente aumentato l'assorbimento, quadruplicandolo quasi; mentre le Aziende autonome lo hanno poco più che raddoppiato. Su questo argomento torneremo più avanti (capitolo III) limitandoci ora a qualche osservazione sulle serie della tav. I:

1) il più rapido ascendere della occupazione presso le Amministrazioni ministeriali è rilevante nel periodo fascista;

2) ma anche le guerre favorirono detto accrescimento e specialmente l'ultima, durante la quale furono raggiunte le massime cifre, sia assolute che relative. Ciò è agevolmente spiegabile ricordando che allora molti settori di attività, specialmente economici, erano sottoposti a disciplina e controllo;

3) le Aziende, a loro volta, aumentarono i dipendenti specialmente durante le guerre, per fronteggiare le eccezionali condizioni in cui si svolgevano le comunicazioni ferroviarie, postelegrafoniche, ecc.

Come è indicato in nota alla tav. I, fino al 1917 i dati riguardano gli organici e le cifre in parentesi sono calcolate; ciò che impedisce di basare sugli uni e sulle altre maggiori considerazioni. Dal 1923, i dati riflettono invece la situazione di fatto. Dal 1925 al 1940, mentre il numero dei dipendenti dalle Aziende presenta limitate oscillazioni intorno al 5,5 per mille della popolazione, quello dei ministeriali passa dal 7,4 al 16,8 per subire un forte incremento nel triennio successivo (1941-43) dal quale ha inizio la contrazione.

(6) Si ricorda che i dati del 1950 sono forniti, come provvisori, dal Ministero del Tesoro, Ragioneria generale dello Stato, presso il quale è in corso di redazione la *Situazione numerica dei personali civili e militari e spesa relativa al 1° luglio 1951*.

È da ritenere che specialmente per gli anni remoti i dati non siano assolutamente omogenei e non comprendano tutto il personale in servizio nelle Amministrazioni dello Stato comprese quelle con ordinamento autonomo. Qualche dubbio potrebbe anche essere avanzato in merito all'esattezza delle cifre più recenti; mentre non è da escludere che la consistenza numerica sia aumentata dal luglio 1950 ad oggi. Bisogna tener presente, per quanto possa apparire assurdo, che non è facile determinare il numero dei dipendenti dello Stato (a una data), in primo luogo, per la stessa difficoltà di definire la figura loro, poi perchè sono sparsi su tutto il territorio nazionale e ve ne sono anche all'estero in servizio presso le rappresentanze diplomatiche, i consolati e le scuole. Qualora si definissero « dipendenti dello Stato » tutti coloro che prestano servizio presso enti statali anche con ordinamento autonomo e che percepiscono stipendi o salari a carico, sia pure indiretto, del pubblico erario, le cifre subirebbero molto probabilmente degli aumenti. Riteniamo insomma che gli enti statali assorbano un numero di lavoratori maggiore di quello che risulta dalle cifre ufficiali delle quali facciamo uso.

7. — Sarebbe del massimo interesse affiancare ai dati riguardanti i dipendenti dello Stato quelli dei dipendenti dagli enti locali e di diritto pubblico, oltrechè per avere una complessiva idea della dinamica della occupazione nella totalità delle Amministrazioni pubbliche, per scoprire correlazioni, dirette o inverse, tra quanto accade negli organismi statali (più vasti) e in quelli territoriali, istituzionali e simili, che pure adempiono funzioni pubbliche di rilevante portata sociale. Ma, purtroppo, andiamo in un campo ove le cifre scarseggiano e le poche reperibili sono raramente omogenee e confrontabili nel tempo, anche perchè raccolte indirettamente.

I dati che si possono attingere agli otto censimenti generali della popolazione (dal 1871 al 1936, poichè quelli del IX censimento del 1951 non sono ancora elaborati) rendono laboriosi e discutibili i confronti che vogliano farsi nel tempo, durante il quale, d'altro canto, vi furono spostamenti nella dipendenza di categorie professionali, alcune delle quali passarono dagli enti autarchici territoriali allo Stato (così ad es. avvenne per i maestri elementari già dipendenti dai Comuni).

I dati indiretti sono tratti dalla situazione degli iscritti ai due principali enti di assistenza per i dipendenti pubblici: l'Istituto Nazionale di Assistenza Dipendenti Enti Locali (INADEL) e l'Ente Nazionale di Previdenza per i Dipendenti da Enti di Diritto Pubblico (ENPDEP).

8. — L'INADEL fu istituito con R. D. L. 23 luglio 1925, n. 1605, per la corresponsione di assegni vitalizi all'atto della cessazione del servizio, agli impiegati di ruolo dei Comuni, delle Amministrazioni provinciali, delle istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza, dei consorzi antitubercolari e di enti vari, e per borse di studio e ricovero in convitto agli orfani degli iscritti. Secondo le informazioni attinte direttamente, l'Istituto raggiunse nel biennio 1928-29, 52 mila iscritti, ai quali se ne aggiunsero altri 16 mila in seguito alla entrata in vigore della legge 2 giugno 1930, n. 733, che estese l'obbligatorietà della iscrizione ai sanitari di ruolo degli enti predetti e per il 1930-31 si ebbero 68.511 dipendenti.

Quando per effetto del R. D. L. 2 novembre 1933, n. 2418, la competenza dell'Istituto fu estesa ai salariati di ruolo sempre dei detti enti, si aggiunsero altri 90 mila iscritti e nel complesso nel 1933-34 fu raggiunta la cifra di 161.490 dipendenti; finchè, con la iscrizione dei dipendenti non di ruolo, introdotta con il D. L. 31 ottobre 1946, n. 350, vi fu un successivo incremento di 190 mila unità e nel 1947 gli iscritti erano 347.898. Successivamente la situazione degli iscritti non ha subito grandi variazioni senza che ciò autorizzi a pensare al consolidamento della occupazione presso gli enti menzionati; i quali, nel loro complesso, costituiscono un settore importante per il collocamento impiegatizio e di alcune

categorie di manodopera. In totale questi dipendenti erano al 1^o gennaio 1951, n. 352.075.

9. — La serie storica degli occupati presso gli enti di diritto pubblico dovrebbe essere fornita dal numero degli iscritti all'ENPDEP. Ma già la difficoltà di definire la natura di questi enti impedisce una netta delimitazione di quelli per i quali è obbligatoria la iscrizione dei dipendenti all'Istituto suddetto. Inoltre è da considerare che la iscrizione obbligatoria vige soltanto dal 1940 e che nei dati degli iscritti sono compresi anche i dipendenti da enti facoltativamente assicurati; senza dire delle anomalie del tempo di guerra e degli anni successivi. Per cui la serie che qui di seguito viene riportata (tav. II) è, fino al 1947, soltanto largamente indicativa e riguarda il numero medio degli iscritti annui.

Tav. II. — Numero degli iscritti all'E.N.P.D.E.P.

ANNO	ENTI N.	ISCRITTI N.	ANNO	ENTI N.	ISCRITTI N.
1929	57	5.000	1941	328	37.466
1930	77	7.500	1942	355	56.043
1931	82	8.000	1943	321	57.231
1932	88	9.370	1944	290	40.890
1933	94	12.155	1945	329	42.263
1934	107	13.284	1946	492	53.939
1935	118	14.338	1947	551	72.239
1936	129	15.874	1948	749	107.680
1937	161	18.106	1949	839	122.457
1938	175	20.980	1950	859	125.566
1939	131	16.741	1951	1.048	127.034
1940	281	18.465			

Pur tralasciando i dati fino al 1947, anche quelli del successivo triennio debbono essere considerati con riserva, consigliata dalle differenze che si verificano nel numero degli enti. Dal 1951, secondo le notizie attinte presso l'Ente assistenziale, la situazione sembra stabilizzarsi e si può ritenere che i dati comprendano quasi la totalità dei dipendenti, ferme rimanendo le riserve suaccennate in merito alla possibilità di definire e delimitare questi enti, tanto più che nei dati rientrano gli impiegati degli enti facoltativamente assicurati che possono dar luogo a fluttuazioni. Vedremo a luogo opportuno come questi dipendenti si distribuiscano fra le diverse categorie di enti di diritto pubblico.

CAPITOLO II

LA DISTRIBUZIONE TERRITORIALE IN CONFRONTO CON LA POPOLAZIONE

10. Sommaria distribuzione territoriale dei dipendenti in servizio. — 11. Distribuzione degli impiegati nelle diverse regioni d'Italia.

10. — La distribuzione territoriale dei dipendenti dalle Amministrazioni statali non è fornita dalla *Situazione numerica* che compila il Ministero del Tesoro, nella quale il personale, di ruolo e non di ruolo figura soltanto ripartito a seconda che sia in servizio a Roma, in Comuni con almeno 600 mila abitanti o in Comuni con popolazione inferiore a detto limite. Ed è da considerare che tale ripartizione viene fatta con finalità finanziarie (l'indennità carovita differisce a seconda del numero di abitanti del Comune) che rendono la classificazione non corrispondente ai nostri fini. Comunque, al 1° luglio 1950 i dati provvisori, che comprendono anche il personale in servizio in Libia, Eritrea e Somalia (per quest'ultima esclusi i militari), danno la seguente ripartizione.

Tav. III. — Distribuzione territoriale del personale statale

AMMINISTRAZIONI E CATEGORIE	PERSONALE IN SERVIZIO			
	A ROMA	IN COMU- NI CON 600 MILA AB. E PIÙ	IN COMU- NI CON MENO DI 600 MILA AB.	IN COM- PLESSO
	N.	N.	N.	N.
Personale dei Ministeri :	108.484	153.408	501.070	762.962
civile di ruolo	17.962	10.959	34.813	63.734
civile non di ruolo	22.897	16.290	47.185	86.372
salariati di ruolo	388	191	2.371	2.950
salariati non di ruolo	9.923	10.527	67.293	87.743
Personale dell'Ordine giudiziario . .	1.561	4.855	3.740	10.156
Insegnanti di ruolo	8.012	35.165	119.957	163.134
Insegnanti non di ruolo	5.094	14.886	57.384	77.364
Personale militare	42.647	60.535	168.327	271.509
Aziende autonome :	27.839	50.080	228.843	306.762
personale di ruolo	17.624	36.267	147.250	201.145
personale non di ruolo	10.215	13.813	81.593	105.621
TOTALE . . .	136.323	203.488	729.913	1.069.724

Questa sommaria distribuzione pone in rilievo l'importanza dei grandi centri nei confronti dell'assorbimento del ceto impiegatizio. La sola capitale occupa quasi il 13 % della intera massa e le restanti quattro città con più di 600 mila abitanti (Milano, Napoli, Torino, Genova) ne occupano quasi il 19 %, cosicchè più del 31 % è assorbito da cinque città nella quali vive poco più dell'11 % della popolazione dell'Italia.

11. — Per conoscere una più particolareggiata distribuzione della massa dei dipendenti, si è dovuto ricorrere a dati indiretti attingendoli all'Ente Nazionale di Previdenza e Assistenza per i dipendenti Statali, ENPAS, che considera i dipendenti in questione, impiegati o salariati, a seconda degli uffici provinciali di iscrizione. Tali dati sembrano validi per fornire un'idea della distribuzione territoriale, per provincia (d'altro canto non altrimenti conoscibile) sebbene nel loro complesso differiscano di n. 39.547 unità rispetto al totale fornito dalla *Situazione* del Ministero del Tesoro; differenza che è da ritenere costituita da personale non soggetto alla iscrizione presso l'ENPAS, come ad esempio parte dei militi vincolati a ferma o rafferma speciale, trattenuti o richiamati (7).

Ai dati degli statali sono affiancati, nella tav. IV, quelli dei dipendenti dagli enti locali e dagli enti di diritto pubblico, attinti ai rispettivi istituti assistenziali, INADEL ed ENPDEP. Prendiamo in considerazione questa tavola. Non è facile scoprire una regola cui obbedisca la frequenza dei dipendenti dalle pubbliche amministrazioni, con il mutare della regione e della provincia, nè si può dire che a talune caratteristiche economiche del territorio corrisponda un determinato coefficiente di occupazione.

Si potrebbe pensare che laddove le condizioni economiche sono più avanzate e con esse il sistema amministrativo, debbano incontrarsi le maggiori percentuali. Ma non è così. Quando si escluda il Lazio, dove il maggior quoziente, sia per gli statali sia per gli altri, è dovuto alla presenza della capitale, le percentuali più alte si trovano in Liguria, regione della massima importanza per i traffici marittimi come per talune industrie e che ha pure elevata densità di popolazione, sia rispetto all'intero territorio sia alla superficie agraria e forestale; quindi nel Trentino-Alto Adige, regioni prevalentemente agricole e pasto-

(7) Altre differenze emergono dal confronto tra i dati del prospetto precedente e quelli della tav. IV: dalla *Situazione* del Tesoro i residenti a Roma risultano 136.323 e quelli in Comuni con 600 mila abitanti e più 203.488; mentre che dalla detta tavola ne risultano in provincia di Roma soltanto 122.643 e nelle quattro provincie i capoluoghi delle quali hanno più di 600 mila abitanti, n. 170.581, con una differenza complessiva di 46.587 unità, in parte dovuta alla differenza in meno che presentano i dati dell'ENPAS rispetto a quelli del Ministero, in parte dal fatto che il numero degli iscritti all'Ente assistenziale, riferiti al 1° luglio 1950, non sono per ogni provincia alla stessa data; cause che influiscono anche sulla non corrispondenza del numero dei dipendenti statali della tavola, a seconda che siano impiegati o salariati, rispetto agli analoghi dati dalla *Situazione* del Tesoro.

Tav. IV. — Distribuzione territoriale dei dipendenti dalle Amministrazioni statali dagli enti locali e dagli enti di diritto pubblico (*)

PROVINCIE E REGIONI	POPOLAZIO- NE PRESEN- TE IN MI- GLIAIA DI ABITANTI	DIPENDENTI (in migliaia)				PER 1000 ABITANTI
		STATALI (IMPIEGATI E SALARIA- TI) N.	ENTI LOCALI N.	ENTI PUBBLICI N.	IN COMPLESSO N.	
Alessandria	484	11,0	3,6	0,8	15,4	31,8
Asti	225	3,7	1,3	0,5	5,5	24,3
Cuneo	580	9,4	3,5	0,8	13,7	23,7
Novara	422	7,9	2,9	0,6	11,4	27,0
Torino	1.441	35,8	12,7	4,3	52,8	36,6
Vercelli	381	2,0	2,5	1,0	5,5	14,9
<i>Piemonte</i>	<i>3.533</i>	<i>69,8</i>	<i>26,5</i>	<i>8,0</i>	<i>104,3</i>	<i>29,6</i>
<i>Valle d'Aosta</i>	<i>96</i>	<i>2,0</i>	<i>0,6</i>	<i>0,2</i>	<i>2,8</i>	<i>29,2</i>
Bergamo	673	6,1	3,9	0,8	10,8	16,0
Brescia	843	9,3	4,5	0,7	14,5	17,5
Como	561	6,8	2,8	0,7	10,3	18,4
Cremona	381	5,1	3,1	0,6	8,8	23,0
Mantova	418	4,4	3,6	0,6	8,6	20,5
Milano	2.500	44,8	26,7	6,1	77,6	31,0
Pavia	505	8,5	4,1	0,8	13,4	24,6
Sondrio	149	2,7	1,7	0,4	4,8	32,2
Varese	475	6,3	2,8	0,5	9,6	20,3
<i>Lombardia</i>	<i>6.505</i>	<i>94,0</i>	<i>53,2</i>	<i>11,2</i>	<i>158,4</i>	<i>24,3</i>
Bolzano	341	13,4	1,9	0,6	15,9	46,5
Trento	396	9,1	2,4	1,2	12,7	32,2
<i>Trentino-Alto A.</i>	<i>737</i>	<i>22,5</i>	<i>4,3</i>	<i>1,8</i>	<i>28,6</i>	<i>38,8</i>
Belluno	214	3,9	1,5	0,2	5,6	26,2
Padova	702	12,7	4,3	1,8	18,7	26,7
Rovigo	350	3,7	2,2	0,6	6,5	18,7
Treviso	595	7,4	3,2	0,9	11,6	19,4
Venezia	736	21,9	6,7	2,2	30,8	41,8
Verona	639	16,0	4,4	1,9	22,3	34,9
Vicenza	596	7,8	3,4	0,6	11,8	19,8
<i>Veneto</i>	<i>3.832</i>	<i>73,4</i>	<i>25,7</i>	<i>8,2</i>	<i>107,3</i>	<i>28,0</i>
Gorizia	137	3,4	1,4	0,5	5,3	39,0
Trieste	296	6,7	6,5	0,8	14,0	47,2
Udine	765	19,6	5,1	1,1	25,8	33,6
<i>Friuli-Venezia G.</i>	<i>1.198</i>	<i>29,7</i>	<i>13,0</i>	<i>2,4</i>	<i>45,1</i>	<i>37,7</i>
Genova	923	27,4	14,3	3,4	45,1	48,7
Imperia	168	3,8	1,4	0,5	5,7	15,3
La Spezia	231	18,9	2,1	0,6	21,6	93,4
Savona	244	5,5	1,8	0,5	7,8	32,0
<i>Liguria</i>	<i>1.566</i>	<i>55,6</i>	<i>19,6</i>	<i>5,0</i>	<i>80,2</i>	<i>51,2</i>
Bologna	768	28,6	9,3	3,3	41,2	53,5
Ferrara	416	4,6	3,4	1,0	9,0	21,6

Segue: Tav. IV. — Distribuzione territoriale dei dipendenti dalle Amministrazioni statali dagli enti locali e dagli enti di diritto pubblico (*)

PROVINCIE E REGIONI	POPOLAZIO- NE PRESEN- TE IN MI- GLIAIA DI ABITANTI	DIPENDENTI (in migliaia)				PER 1000 ABITANTI N.
		STATALI (IMPIEGATI E SALARIA- TI) N.	ENTI LOCALI N.	ENTI PUBBLICI N.	IN COMPLESSO N.	
Forlì	481	8,6	3,9	1,3	13,8	28,6
Modena	490	8,4	3,9	1,0	13,3	27,2
Parma	385	7,1	3,4	1,1	11,6	30,2
Piacenza	295	8,9	2,1	0,8	11,8	40,0
Ravenna	293	3,9	2,6	0,7	7,2	24,7
Reggio Emilia	383	4,1	3,2	1,0	8,3	21,8
<i>Emilia-Romagna</i>	<i>3.511</i>	<i>74,2</i>	<i>31,8</i>	<i>10,2</i>	<i>116,2</i>	<i>33,1</i>
Arezzo	326	5,0	2,5	0,7	8,2	25,3
Firenze	929	30,2	9,9	3,7	43,8	47,1
Grosseto	210	3,9	1,4	0,6	6,9	27,8
Livorno	285	9,5	2,7	0,8	13,0	45,4
Lucca	369	7,6	2,4	0,8	10,8	29,3
Massa Carrara	197	3,9	1,0	0,4	5,3	27,0
Pisa	352	8,7	3,1	1,0	12,8	36,4
Pistoia	217	2,9	1,3	0,5	4,7	21,8
Siena	280	6,3	2,7	1,1	10,1	32,5
<i>Toscana</i>	<i>3.157</i>	<i>78,0</i>	<i>27,0</i>	<i>9,6</i>	<i>114,6</i>	<i>36,4</i>
Perugia	576	9,4	4,7	1,2	15,3	26,6
Terni	226	7,3	1,3	0,5	9,1	40,2
<i>Umbria</i>	<i>802</i>	<i>16,7</i>	<i>6,0</i>	<i>1,7</i>	<i>24,4</i>	<i>30,4</i>
Ancona	396	15,2	3,6	1,1	19,9	50,2
Ascoli Piceno	323	4,1	2,3	0,7	7,1	21,9
Macerata	298	4,6	2,2	0,7	7,5	25,2
Pesaro	330	5,7	2,7	0,6	9,0	27,3
<i>Marche</i>	<i>1.347</i>	<i>29,6</i>	<i>10,8</i>	<i>3,1</i>	<i>43,5</i>	<i>32,2</i>
Frosinone	456	8,7	1,7	0,4	10,8	23,6
Latina	281	3,5	1,4	0,6	5,5	19,7
Rieti	176	3,3	1,3	0,4	5,0	28,5
Roma	2.200	122,6	25,2	30,2	178,0	80,8
Viterbo	258	4,5	1,8	0,4	6,7	26,0
<i>Lazio</i>	<i>3.371</i>	<i>142,6</i>	<i>31,4</i>	<i>32,0</i>	<i>206,0</i>	<i>61,1</i>
Campobasso	391	5,5	1,9	0,4	7,9	20,1
Chieti	387	5,1	2,0	0,7	7,7	20,0
L'Aquila	345	6,5	2,6	0,6	9,7	28,0
Pescara	232	5,1	1,3	0,5	6,9	29,6
Teramo	260	3,7	1,8	0,4	5,9	22,6
<i>Abruzzi e Molise</i>	<i>1.615</i>	<i>25,9</i>	<i>9,6</i>	<i>2,6</i>	<i>38,1</i>	<i>23,0</i>
Avellino	480	6,6	2,1	0,4	9,1	19,1
Benevento	323	6,6	1,3	0,3	8,2	25,4
Caserta	600	10,4	2,8	0,6	13,8	23,0

Segue: Tav. IV. — Distribuzione territoriale dei dipendenti delle Amministrazioni Statali degli enti locali e degli enti di diritto pubblico (*)

PROVINCIE E REGIONI	POPOLAZIO- NE PRESEN- TE IN MI- GLIAIA DI ABITANTI	DIPENDENTI (in migliaia)				PER 1000 ABITANTI N.
		STATALI (IMPIEGATI E SALARIA- TI) N.	ENTI LOCALI N.	ENTI PUBBLICI N.	IN COMPLESSO N.	
Napoli	2.081	62,6	19,4	6,7	88,7	42,5
Salerno	824	14,9	4,2	1,0	20,1	24,3
<i>Campania</i>	4.308	101,1	29,8	9,0	139,9	31,9
Bari	1.192	22,0	6,1	2,9	31,0	26,0
Brindisi	309	6,5	1,3	0,7	8,5	27,4
Foggia	648	9,9	3,4	1,1	14,4	22,2
Lecce	612	9,8	2,3	0,9	13,0	21,2
Taranto	425	23,9	1,9	0,6	26,4	62,0
<i>Puglie</i>	3.186	72,1	15,0	6,2	93,3	29,3
Matera	180	1,8	1,0	0,4	3,2	18,1
Potenza	434	6,5	2,1	0,5	9,1	20,9
<i>Basilicata</i>	614	8,3	3,1	0,9	12,3	20,1
Catanzaro	695	9,9	2,8	0,8	13,5	19,4
Cosenza	663	9,7	2,9	1,2	13,8	20,8
Reggio Calabria . . .	616	11,7	3,9	0,7	16,3	26,4
<i>Calabria</i>	1.974	31,3	9,6	2,7	43,6	22,1
Agrigento	459	3,9	2,4	0,5	6,8	14,9
Caltanissetta	293	4,1	1,4	0,5	6,0	20,3
Catania	794	11,1	5,4	1,6	18,1	22,8
Enna	239	2,7	1,2	0,3	4,2	17,6
Messina	654	16,6	5,2	1,1	22,9	35,0
Palermo	1.020	21,7	7,0	3,4	32,1	31,5
Ragusa	230	2,1	1,3	0,4	3,8	16,5
Siracusa	316	7,2	2,0	0,5	9,7	30,5
Trapani	413	5,7	2,6	0,5	8,8	21,2
<i>Sicilia</i>	4.418	75,1	28,5	8,8	112,4	25,5
Cagliari	665	15,6	3,6	1,1	20,3	30,5
Nuoro	252	3,7	1,2	0,3	5,2	20,5
Sassari	347	9,0	1,8	0,5	11,3	32,6
<i>Sardegna</i>	1.264	28,3	6,6	1,9	36,8	29,1
ITALIA	46.738	1.030,2	352,1	125,5	1.507,8	32,3

(*) Per i dipendenti dello Stato i dati sono forniti dall'ENPAS, riguardano gli iscritti e sono riferiti al 1. luglio 1950. La differenza che si riscontra con il totale della situazione fornita dal Ministero del Tesoro è dovuta al fatto che in questa sono compresi anche dipendenti non soggetti alla iscrizione presso l'Ente assistenziale, come, in particolare, taluni militari raffermati, trattenuti o richiamati; ciò spiega anche perché nella tav. III figura a Roma un numero di dipendenti superiore a quello indicato in questa tavola per la provincia omonima. I dati dei dipendenti da enti locali, sono riferiti al 31 dicembre 1950; quelli dei dipendenti da enti di diritto pubblico e riguardano il numero medio degli iscritti dell'anno 1950. Le circoscrizioni al 31 dicembre 1951 e la popolazione secondo il censimento di detto anno sono desunte dal Compendio Statistico italiano 1952.

rali che hanno il minor carico di popolazione. Seguono in ordine decrescente: Friuli, Toscana, Val d'Aosta, Campania, Sardegna, Marche, Emilia, Umbria, regioni in prevalenza agricole con basso o medio carico di popolazione, sempre rispetto al territorio e alla superficie agraria, indi il Piemonte, regione invece fortemente industrializzata; poi altre quattro regioni agricole: Veneto, Sicilia, Abruzzi e Calabria; infine i minori quozienti li hanno la Lombardia e la Basilicata, regioni per l'aspetto economico agli estremi della graduatoria; tra le più vaste la prima, avente anche il maggior numero di Comuni di tutte le altre (1476), tra le più piccole la Basilicata, con appena 126 comuni. Il numero dei Comuni che dà idea della fittezza dell'organizzazione amministrativa, si potrebbe immaginare come elemento favorevole alla occupazione di personale nelle Amministrazioni pubbliche, ma i numeri non lo confermano.

In linea generale vi è anche correlazione tra il numero dei dipendenti statali e quello degli altri enti pubblici, perchè i fattori che accrescono le schiere degli statali operano anche per i vari enti pubblici, nazionali e locali. Così il Lazio è in testa anche per i non statali, seguito dalla Liguria, dal Trentino, ecc., e con i minori valori, la Basilicata, la Calabria, gli Abruzzi e via dicendo.

Nell'ambito di ciascuna regione il comportamento delle provincie è pure irregolare. Saremmo indotti a supporre che i capoluoghi di regione dovessero avere le maggiori percentuali. Se ciò è confermato da Torino, Venezia, Bologna, Firenze, Ancona, Roma e Napoli, è smentito da altri come Milano, L'Aquila, Bari, Palermo, Cagliari. In proposito sembrerebbe che laddove il capoluogo della regione ha marcata preminenza economico-sociale, amministrativa e culturale, esso assorba un maggior numero di impiegati pubblici. Sono di intuibile spiegazione gli alti valori di La Spezia e Taranto.

Questa distribuzione che appare capricciosa potrebbe essere illuminata dall'esame di altri fattori, quale il reddito, taluni consumi, l'intensità dei traffici, la presenza di particolari attività economiche o d'altra natura, la residenza più o meno gradita ecc.; ma ciò è superfluo in questa sede. Sia sufficiente l'accenno, che fa pensare qua a un sovraccarico, là a una scarsità, altrove a un appesantimento o una deficienza del congegno amministrativo.

CAPITOLO III

PRINCIPALI CAUSE CHE HANNO ACCRESCIUTO L'OCCUPAZIONE NELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO E DEGLI ENTI PUBBLICI

12. L'occupazione nei Ministeri. — 13. Accrescimento del numero degli impiegati. — 14. Accrescimento del personale nei vari Ministeri. — 15. Alcuni confronti di dati. — 16. Cause dell'accresciuta occupazione nei vari uffici. — 17. L'occupazione nelle Aziende autonome dello Stato. — 18. L'occupazione presso gli enti locali. — 19. L'occupazione presso gli enti di diritto pubblico. — 20. Dati raccolti presso i diversi enti pubblici.

12. — Il numero imponente di dipendenti, la loro distribuzione su tutto il territorio italiano, l'attività dello Stato che si estrinseca tramite quei dipendenti, spinge a vedere presso quale Amministrazione essi prestano l'opera.

Bisogna subito distinguere a seconda che si tratti di attività ministeriali o di quelle delle aziende autonome le quali provvedono a pubblici servizi o svolgono attività industriali, sia pure in regime di monopolio. Ed aggiungere che dette aziende danno lavoro al 28 % dei dipendenti statali: aliquota occupata quasi totalmente nelle Ferrovie, Poste-telegrafi e Monopoli.

Sembra utile vedere l'importanza relativa delle varie Amministrazioni e la dinamica del numero di dipendenti in ciascuna di esse; aspetti posti in rilievo dalla tav. V per gli anni dal 1938, 1942, 1949 e 1950 (per il triennio 1943-45, non furono fatte rilevazioni). La tav. VI considera i dati degli anni estremi, 1938 e 1950, ponendo in evidenza la categoria professionale e quella giuridica. Sarà così possibile renderci conto delle principali cause che hanno esercitato influenza sull'accrescimento della occupazione.

13. — In linea generale si rileva, in primo luogo, che gli anni dal 1940 al 1942 sono eccezionali e danno luogo ad una inflazione dei dipendenti in quasi tutti i rami dell'Amministrazione; in secondo luogo che, confrontando i dati degli altri anni, alcuni settori presentano una stabilizzazione, mentre altri accusano tendenza all'aumento: a parte s'intende quelle amministrazioni che hanno subito metamorfosi, che sono state soppresse o che prima non erano costituite. Va anche osservato che se l'aumento della popolazione esercita un'influenza sull'estendersi e sulla maggiore complicazione delle Amministrazioni, non è affatto da ritenere che a un determinato incremento percentuale della prima corrisponda un pari incremento delle seconde.

Tav. V. — Personale in servizio nelle Amministrazioni dello Stato
al 1° luglio di alcuni anni (*)

AMMINISTRAZIONE	1938	1942	1949	1950
MINISTERI				
PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI	5.028	9.772	4.633	4.705
Impiegati civili (di ruolo e non di ruolo)	1.863	2.788	4.513	4.556
Milizia V.S.N.	3.165	4.341	—	—
Milizia contraerea e arti- glia marittima.	—	2.614	—	—
Salariati	—	29	120	149
MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI	3.004	5.631	3.743	3.807
Impiegati civili (di ruolo e non di ruolo)	1.323	3.933	3.516	3.542
Insegnanti (r. e non r.)	1.643	1.653	161	201
Salariati	38	45	66	64
MINISTERO DELL'AFRICA IT.	79.895	85.568	8.409	7.373
<i>Amministrazione Centrale .</i>				
Impiegati civili anche dei ruoli tecnici (r. e non r.)	1.044	788	1.212	869
Impiegati civili non di ruolo già assunti per i servizi coloniali	—	—	6.251	5.253
<i>Amministrazione in Africa</i>				
Impiegati civili anche di altre Amm.ni (r. e non r.)	6.580	9.314	—	—
Impiegati civili autoctoni	5.506	4.921	—	—
Salariati non di ruolo	3.836	4.414	—	—
Salariati autoctoni	4.236	4.860	—	—
Agenti di polizia coloniale:				
nazionali	1.772	1.747	—	—
autoctoni	1.000	1.741	—	—
Personale autoctono dei reparti armati	23.613	25.146	—	—
<i>Personale di altre Amministrazioni in Africa</i>				
Impiegati civili (r. e non r.)	1.601	1.241	157	(a) 277
Insegnanti (r. e non r.)	—	—	300	(a) 513

(*) Tra gli impiegati civili indicati sotto ciascun Ministero sono compresi anche quelli, di ruolo e non di ruolo, di altri ministeri o amministrazioni dello Stato, comandati presso il primo.

(a) Compresi 197 impiegati civili, 2 dell'ordine giudiziario e 13 insegnanti in Somalia per l'Amministrazione fiduciaria. Nei dati di questa tavola, come delle altre, non sono invece compresi i militari che erano in Somalia (circa 5000).

Segue : Tav. V. — Personale in servizio nelle Amministrazioni dello Stato
al 1° luglio di alcuni anni

AMMINISTRAZIONE	1938	1942	1949	1950
Militari: Ufficiali	6.258	5.990	8	15
Sottufficiali	7.893	8.548	83	116
Truppa	16.556	16.858	398	330
MINISTERO DELL'AGRICOLTURA E FORESTE	6.385	7.720	8.429	8.595
Impiegati civili (r. e non r.) Corpo delle Foreste dello Stato:	2.372	3.385	3.894	3.986
Ufficiali in S.P.E., di 1ª nomina, trattenuti e ri- chiamati	317	348	—	—
Sottufficiali, di carriera, trattenuti e richiamati.	448	590	950	1.129
Truppa, vincolata a ferma e rafferma speciale, trat- tenuta e richiamata	3.214	3.391	3.552	3.169
Salariati (r. e non r.)	34	6	33	311
MINISTERO DELLE CORPORAZIONI	1.973	3.081	—	—
Impiegati civili (r. e non r.)	1.357	3.067	—	—
Salariati (r. e non r.)	616	14	—	—
MINISTERO DEGLI SCAMBI E VALUTE	290	845	—	—
Impiegati civili (r. e non r.)	290	845	—	—
Salariati	—	—	—	—
MINISTERO DELL'INDUSTRIA E COMMERCIO	—	—	2.137	1.697
Impiegati civili (r. e non r.)	—	—	2.081	1.642
Salariati	—	—	56	55
MINISTERO DEL COMMERCIO CON L'ESTERO	—	—	546	573
Impiegati civili (r. e non r.)	—	—	546	573
MINISTERO DEL LAVORO E DELLA PREVIDENZA SOCIALE	—	—	4.536	4.881
Impiegati civili (r. e non r.)	—	—	4.511	4.859
Salariati	—	—	25	22
MINISTERO DELLE COMUNICA- ZIONI	2.379	4.324	—	—
Impiegati civili (r. e non r.)	1.113	1.407	—	—

Segue: Tav. V. — Personale in servizio nelle Amministrazioni dello Stato
al 1° luglio di alcuni anni

AMMINISTRAZIONE	1938	1942	1949	1950
Personale delle Capitanerie di porto :				
Ufficiali, in S.P.E., di 1ª nomina, trattenuti e richiamati	364	821	—	—
Sottufficiali, in carriera continuativa, trattenuti e richiamati	77	63	—	—
Milizia portuale :				
Ufficiali	32	46	—	—
Sottufficiali	52	171	—	—
Militi	730	1.772	—	—
Salariati	11	44	—	—
MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE	—	—	1.588	1.651
Impiegati civili (r. e non r.)	—	—	1.042	1.108
Personale delle Capitanerie di porto :				
Ufficiali, in S.P.E., di 1ª nomina, trattenuti e richiamati	—	—	378	383
Sottufficiali, in carriera continuativa, trattenuti e richiamati	—	—	—	—
Salariati	—	—	168	160
MINISTERO DEI TRASPORTI .	—	—	1.223	1.318
Impiegati civili (r. e non r.)	—	—	1.195	1.290
Salariati	—	—	28	28
MINISTERO DELLE FINANZE.	53.778	74.638	76.020	75.203
Impiegati civili (r. e non r.)	26.388	41.404	39.344	38.382
Corpo della Guardia di Finanza :				
Ufficiali in S.P.E., di 1ª nomina trattenuti e richiamati	662	842	927	1.002
Sottufficiali, in carriera continuativa, trattenuti e richiamati	5.560	6.908	8.168	8.339
Truppa, vincolata a ferma o rafferma, trattenuta e richiamata . .	20.711	25.064	27.156	26.802
Salariati	457	420	425	678
MINISTERO DEL TESORO . .	—	—	10.753	10.558
Impiegati civili (r. e non r.)	—	—	10.464	10.269
Salariati	—	—	289	289

Segue: Tav. V. — Personale in servizio nelle Amministrazioni dello Stato
al 1° luglio di alcuni anni

AMMINISTRAZIONE	1938	1942	1949	1950
MINISTERO DELLA DIFESA. .	189.182	576.872	265.804	257.330
<i>Aeronautica</i>	20.084	34.664	30.005	27.772
Impiegati civili (r. e non r.)	1.077	4.325	3.668	3.433
Insegnanti di ruolo.	—	—	3	2
Militari:				
Ufficiali in S.P.E., di 1ª nomina, trattenuti e ri- chiamati	4.501	11.875	3.552	3.762
Sottufficiali, in carriera continuativa, trattenuti e richiamati	8.773	7.704	12.883	(a) 11.550
Truppa, vincolata a ferma o rafferma speciale. . .	—	—	2.970	2.096
Salariati	5.733	10.760	6.929	6.929
<i>Esercito</i>	127.026	454.763	177.104	173.341
Personale dell'Ordine giu- diziario	90	115	112	116
Impiegati civ. (r. e non r.)	2.975	13.554	16.490	15.592
Insegnanti	4	3	25	56
Militari (Esercito e Cara- binieri):				
Ufficiali in S.P.E., di 1ª nomina, trattenuti e ri- chiamati	22.341	111.796	16.508	16.133
Sottufficiali, in carriera continuativa, trattenuti e richiamati	32.673	153.147	36.595	34.885
Truppa, carabinieri e ap- puntati, vincolati a fer- ma o rafferma speciale, trattenuti e richiamati	34.381	111.783	66.143	64.279
Salariati (r. e non r.) . .	34.562	64.365	41.231	42.280
<i>Marina</i>	42.072	87.445	58.695	56.117
Impiegati civ. (r. e non r.)	3.796	4.958	3.829	5.396
Insegnanti (r. e non r.) . .	22	18	17	15
Militari:				
Ufficiali in S.P.E., di 1ª nomina, trattenuti e ri- chiamati	3.972	9.544	2.798	2.788
Sottufficiali, in carriera cont., tratt. e rich. . . .	10.688	36.769	10.115	9.039
Truppa, vincolata a ferma o rafferma speciale, trat- tenuta e richiamata . .	—	—	4.099	5.112
Salariati	23.594	36.156	37.837	33.767

(a) In servizio permanente effettivo.

Segue: Tav. V. — Personale in servizio nelle Amministrazioni dello Stato
al 1° luglio di alcuni anni

AMMINISTRAZIONE	1938	1942	1949	1950
MINISTERO DELL'INTERNO . .	28.877	39.479	80.566	81.485
Impiegati civ. (r. e non r.)	8.572	10.222	13.083	12.508
<i>Corpo di P. S.</i>				
Ufficiali in S.P.E., di 1ª nomina, trattenuti e ri- chiamati	—	1	995	1.032
Sottufficiali, in carriera continuativa, trattenuti e richiamati	4.930	4.884	12.173	11.493
Truppa, vincolata a ferma o rafferma speciale trat- tenuta e richiamata .	12.565	20.174	53.481	55.695
<i>Milizia Confinaria</i>				
Ufficiali	133	170	—	—
Sottufficiali	925	1.238	—	—
Truppa	1.686	2.714	—	—
Salariati (r. e non r.) .	66	76	834	757
MINISTERO DEI LAVORI PUB- BLICI	8.767	8.568	16.141	16.274
Impiegati civ. (r. e non r.)	6.200	6.017	13.604	13.827
Salariati	2.567	2.551	2.537	2.447
MINISTERO DELLA CULTURA POPOLARE	354	764	—	—
Impiegati civ. (r. e non r.)	354	764	—	—
MINISTERO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE	147.303	169.695	256.719	258.608
Impiegati civ. (r. e non r.)	11.149	14.363	19.021	17.222
Insegnanti (ruolo e non r. esclusi i maestri elem.)	30.720	35.354	71.492	77.913
Maestri elem. (r. e non r.)	104.378	119.248	164.443	161.753
Salariati (r. e non r.) . .	1.056	730	1.763	1.720
MINISTERO DI GRAZIA E GIU- STIZIA	21.633	22.761	28.102	29.004
Personale dell'Ordine giu- diziario	8.830	9.567	9.334	10.038
Impiegati civ. (r. e non r.)	3.899	4.090	5.593	5.569
<i>Corpo Agenti di custodia</i>				
Sottufficiali	891	299	1.177	1.158
Agenti	7.329	8.016	10.953	11.202
Salariati	684	789	1.045	1.037
TOTALE MINISTERI (a) . .	548.848	1.009.718	769.349	762.962

(a) Per il Ministero del Bilancio non figurano dati.

Segue: Tav. V. — Personale in servizio nelle Amministrazioni dello Stato
al 1° luglio di alcuni anni

AMMINISTRAZIONE	1938	1942	1949	1950
AZIENDE AUTONOME				
MONOPOLI DI STATO	28.186	31.344	32.363	30.455
Impiegati civ. (r. e non r.)	2.155	2.810	3.082	3.062
Salariati	26.031	28.534	29.281	27.393
MONOPOLIO BANANE	—	—	29	26
Impiegati civ. (r. e non r.)	—	—	29	26
AZIENDA DELLE STRADE STATALI	7.874	8.286	7.042	7.422
Impiegati civ. (r. e non r.)	842	1.126	6.357	6.865
Milizia stradale	842	1.057	—	—
Salariati	6.190	6.103	685	557
AZIENDA PER LE FORESTE DEMANIALI	53	47	401	383
Impiegati civili (di ruolo)	13	7	30	30
Personale militare del Corpo forestale	40	40	10	10
Salariati	—	—	361	343
POSTE E TELEGRAFI.	59.733	71.756	96.474	94.696
Impiegati civ. (r. e non r.)	30.679	42.468	46.539	43.426
Milizia posteografica	350	350	—	—
Ricevitori, supplenti, agenti rurali, procaccia, ecc.	28.704	28.938	49.935	51.270
SERVIZI TELEFONICI	1.414	1.809	2.936	2.779
Impiegati civ. (r. e non r.)	1.414	1.809	2.936	2.779
FERROVIE DELLO STATO	137.697	170.368	180.667	171.001
Impiegati civ. (r. e non r.)	131.553	162.971	(a) 180.667	(a) 171.001
Personale mil. (r. e non r.)	6.144	7.397	—	—
TOTALE AZIENDE AUTON.	234.957	283.610	319.912	306.762
TOTALE MINISTERI E AZIENDE AUTONOME	783.805	1.293.328	1.089.261	1.069.724
ENTI MANTENUTI CON IL CONCORSO DELLO STATO				
Personale di r. e non di r.	14.277	8.469	6.144	7.283

(a) Non compresi 357 dipendenti: v. nota alla tav. XI, C.

La dinamica delle cifre mostrata dalla tav. I, fa subito pensare che una causa generale, profonda, debba avere influito sull'accrescimento delle masse impiegate statali: causa da vedere nell'accrescimento della popolazione. Ma la popolazione è accresciuta con il saggio aritmetico annuo del 0,86 %, mentre l'incremento percentuale annuo del numero degli statali è del 4 %. Non è da sostenere che questi incrementi debbano essere uguali; ma il forte divario fa pensare che ad accrescere il numero degli statali abbiano operato altri fattori di maggiore efficacia. Intanto, scisso l'incremento percentuale degli statali nelle due componenti, ministeriale e aziendale, l'incremento della prima sale a 4,03 % annuo, mentre per la seconda è di 2,35 %. L'accrescimento del personale occupato nelle Aziende autonome desta minor sospetto, nel senso che su di esso non possono esercitare preponderante influenza fattori estranei alle necessità dei servizi ai quali le Aziende provvedono: lo denota l'andamento delle cifre relative, contenute nell'ultima colonna della tavola, calcolate sulla popolazione. Le aziende, specialmente Monopoli e Ferrovie, hanno molte caratteristiche industriali, compresi i bilanci economici; cosicchè la possibilità d'impiego di unità di lavoro è più strettamente correlata alle condizioni economiche generali, a quelle del ramo di attività e al reddito medio degli abitanti.

Non si può per contro, considerare adeguato all'incremento della popolazione il 2,35 % dei dipendenti aziendali ed esorbitante il 4 % dei ministeriali. Troppo diversa la natura delle Amministrazioni, le attribuzioni dei dipendenti, la loro distribuzione territoriale, ecc. Ma il coefficiente d'incremento degli statali, tanto ragguardevole, non può unicamente derivare dalla necessità di adeguare i servizi all'accresciuta popolazione; lo fanno arguire gli stessi sbalzi che si riscontrano in corrispondenza di taluni periodi, le masse di personale avventizio (forse, in tanta parte, dovute all'azione combinata della pressione demografica e di quella politica) il differente comportamento a seconda della Amministrazione. Inoltre, la contrazione verificatasi nel personale avventizio, anche se in qualche misura dovuta al passaggio in ruolo di piccole aliquote, rivela che sono state possibili contrazioni, senza che queste, quasi certamente, abbiano diminuito la funzionalità dei servizi; ciò fa concludere che l'incremento non sia derivato almeno per tutti i settori, da effettive necessità. Abbiamo detto almeno per tutti i settori, in quanto se ne può vedere qualcuno ancora deficitario.

14. — Ma quali, in particolare, i settori che hanno costituito un ampliamento del mercato del lavoro?

Senza perdere di vista la dinamica degli anni intermedi, consideriamo l'anno 1938 — da assumere come normale per le condizioni economico-sociali del paese — e il 1950 che ci ha condotto molto innanzi nel ritorno alla normalità. Si tenga anche presente la tav. VI che raggruppa le cifre secondo le princi-

Tav. VI. — Personale dello Stato secondo il ministero di

MINISTERI	IMPIEGATI CIVILI				ALTRO	
	DI RUOLO		NON DI RUOLO		DI RUOLO	
	1938	1950	1938	1950	1938	1950
Presidenza del Consiglio dei Ministri	1.608	2.985	255	1.571	3.165	—
Affari Esteri	936	1.138	387	2.404	891	180
Africa Italiana	3.206	(a) 988	6.019	5.366	(b) 32.479	519
Agricoltura e Foreste . .	1.919	2.563	453	1.423	3.985	4.301
Corporazioni	1.077	—	280	—	6	—
Scambi e Valute	231	—	59	—	—	—
Industria e Commercio . .	—	1.157	—	485	—	5
Commercio Estero	—	428	—	145	—	—
Lavoro e Previdenza Sociale	—	1.202	—	3.657	—	—
Comunicazioni	693	—	420	—	1.196	—
Marina Mercantile	—	402	—	706	—	308
Trasporti	—	790	—	500	—	—
Finanze	21.285	19.873	5.103	18.509	27.043	34.785
Tesoro	—	4.665	—	5.604	—	71
Difesa :						
Aeronautica	1.073	1.035	4	2.398	11.479	17.207
Esercito (compresi i Carabinieri)	} 2.432 { (a) 90	1.805 (b) 116	{ 543	13.787	85.393	103.587
Marina	1.717	2.033	2.079	3.363	14.321	17.007
Interno	8.473	9.112	99	3.396	20.239	52.324
Lavori Pubblici	3.703	3.295	2.497	10.532	1.114	935
Cultura Popolare	153	—	201	—	—	—
Pubblica Istruzione	8.327	8.569	2.822	8.653	113.391	162.911
Grazia e Giustizia	} 3.223 { (c) 8.830	1.696 (c) 10.038	{ 676	3.873	8.651	12.850
TOTALE	68.976	73.890	21.897	86.372	323.353	406.990

(a) Compresi 2 dell'Ordine giudiziario. — (b) escluso il personale africano specificato nella tav. V. — (c) Dell'Ordine giudiziario.

appartenenza e la categoria al 1° luglio di ciascun anno

PERSONALE		I N C O M P L E S S O			
NON DI RUOLO		DI RUOLO		NON DI RUOLO	
1938	1950	1938	1950	1938	1950
—	149	4.773	2.985	255	1.720
790	85	1.827	1.318	1.177	2.489
(b) 3.836	500	(b) 35.685	1.507	(b) 9.855	5.866
28	308	5.904	6.864	481	1.731
610	—	1.083	—	890	—
—	—	231	—	59	—
—	50	—	1.162	—	535
—	—	—	428	—	145
—	22	—	1.202	—	3.679
70	—	1.889	—	490	—
—	235	—	710	—	941
—	28	—	790	—	528
347	2.036	48.328	54.658	5.450	20.545
—	218	—	4.736	—	5.822
7.528	7.132	12.552	18.242	7.532	9.530
38.568	54.046	87.915	105.508	39.111	67.833
23.955	33.714	16.038	19.040	26.034	37.077
66	16.653	28.712	61.436	165	20.049
1.453	1.512	4.817	4.230	3.950	12.044
—	—	153	—	201	—
22.763	78.475	121.718	171.470	25.585	87.128
253	547	20.704	24.584	929	4.420
100.267	195.710	392.329	480.880	122.164	282.082

pali categorie professionali e lo stato giuridico — di ruolo e non di ruolo — dei dipendenti.

Per la Presidenza del Consiglio dei Ministri, nel passaggio dal 1938 all'ultimo biennio, si nota una leggera riduzione di personale, ma è apparente, dovuta alla soppressione dei corpi armati, chè gli impiegati civili sono più che raddoppiati, in relazione alle maggiori attribuzioni del Dicastero ed all'aumento degli organismi che vi convergono: Consiglio di Stato, Corte dei Conti, Avvocatura dello Stato, Consiglio Nazionale delle Ricerche, Servizi dello spettacolo, Informazioni e proprietà letteraria, Commissariati per il Turismo, l'Alimentazione, l'Igiene e Sanità, Istituto superiore di Sanità, Ufficio del Rappresentante del Governo per la Sardegna, Commissariato dello Stato presso la Regione siciliana. Causa prevalente dell'accrescimento degli impiegati deve vedersi nel maggior numero di organismi e nelle maggiori attribuzioni loro.

Il Ministero degli Affari Esteri, raggiunto il massimo nel 1942, al pari di quasi tutte le Amministrazioni, dal 1939 al 1950 aumenta di poco i suoi quadri complessivi, ma fortemente quelli dei dipendenti non di ruolo, mentre riduce a ben pochi gli insegnanti, poichè dovette essere chiusa la massima parte delle scuole italiane all'estero. La leggera ripresa nel numero complessivo deriva quasi esclusivamente da quella delle relazioni internazionali.

Sul Ministero dell'Africa non è necessario attardarsi: l'esame dei dati annuali non avrebbe che valore storico, poichè, per gli statali, si tratta di mercato di collocamento pressochè chiuso.

L'Agricoltura è un settore nel quale non si riscontrano contrazioni. Ma la lenta espansione fino al 1946 sembra aver condotto alla stabilizzazione. Specialmente negli ultimi anni l'aumento dei suoi dipendenti è strettamente legato a quello del Corpo delle Foreste militarmente ordinato. Siamo anche qui in un settore nel quale l'accrescimento è collegato alla estensione dell'attività tecnica a nuove zone e a una maggiore capillarità dei servizi.

La mancanza di cifre negli anni 1938 e '42 per i Ministeri dell'Industria, del Commercio estero e del Lavoro, va considerata rispetto alla presenza di dati per i Ministeri delle Corporazioni e degli Scambi e Valute, le attribuzioni dei quali furono appunto travasate nei precedenti, cosicchè, confrontati i due gruppi, si nota un buon aumento: Corporazioni e Valute avevano nel 1938, n. 2263 dipendenti, mentre i tre attuali Dicasteri ne hanno 7151. L'incremento è dovuto in massima parte agli impiegati non di ruolo del Ministero del Lavoro; ma occorre tenere anche presente che, dopo la guerra, alla riduzione dei controlli in alcuni settori dell'economia ha fatto riscontro l'istituzione di nuovi servizi nazionali e internazionali (CIR, ERP, OECE, ecc.). Nè bisogna omettere di considerare che il maggiore impiego in questi settori è strettamente connesso alla politica economica dello Stato.

Per l'Assistenza post-bellica i dati vi sono soltanto per il 1946 (3718 impiegati di r. e non di r. e 16 salariati) e riguardano quasi esclusivamente il personale straordinario passato poi ad altre Amministrazioni.

Le cifre delle Comunicazioni dopo il 1942 sono travasate nei due Ministeri della Marina mercantile e dei Trasporti, ma subiscono un incremento rispetto alla situazione del 1938. Il massimo fu raggiunto nel 1942, dall'allora Ministero delle Comunicazioni, quando vi erano 1989 unità della Milizia portuaria. L'incremento dei dipendenti dei due attuali Dicasteri è principalmente dato dagli impiegati. Anche per questi settori le cause vanno ricercate nell'indirizzo della politica economica e per quanto attiene ai trasporti, nel grande sviluppo delle autolinee private che hanno richiesto aumento nei servizi della motorizzazione.

Il settore delle Finanze ha consentito un crescente impiego di personale non di ruolo e di sottufficiali e guardie di Finanza. Questa Amministrazione è la quarta per numero di dipendenti i quali si distribuiscono su tutto il territorio. (Essa è preceduta dalla Istruzione, la Difesa e l'Interno). Forte incremento si verificò dal 1939 al 1942; poi anche le singole componenti non subirono grandi variazioni. Dalla tav. VI risulta che dal 1938 al 1950 gli impiegati di ruolo sono diminuiti di circa 400 unità, da 21.285 a 19.873, e i non di ruolo passarono da 5.103 a 18.509. Nel Corpo della Guardia di Finanza i sottufficiali di carriera da 5.560 divennero 7.682, e i militi da 20.711 a 26.119. Nell'ultimo decennio i dipendenti di questa Amministrazione sembrano stabilizzati. Ciò è dai competenti attribuito al migliorato ordinamento dei servizi fiscali e simili, dei quali furono accresciute le attribuzioni.

Accrescimento vi è stato anche nei servizi del Tesoro, che passati da un Ministero all'altro, assorbivano nel 1946 n. 8.040 unità e n. 10.558 nel 1950, delle quali il 45 % di ruolo. Sembra però che si tenda alla stabilizzazione.

La Difesa presenta un incremento del 36 %, al quale non hanno partecipato uniformemente i tre rami in cui si divide; esso, in valore assoluto, è in prevalenza dovuto all'Esercito: 43.315. (S'intende che vengono considerati soltanto i civili e i quadri militari esclusa la forza di leva). Le cause di accrescimento sono strettamente tecniche e in parte connesse agli impegni internazionali. Altre forse, dovrebbero essere ricercate in profondità mediante indagini particolari, per renderci ad esempio conto se l'aumento degli impiegati civili nei tre settori della Difesa discenda direttamente dalle suaccennate cause o, piuttosto, dall'assunzione di ex militari sotto forma civile, come fa supporre il forte aumento del numero degli impiegati civili e operai non di ruolo. Inoltre e in ispecie per l'Aeronautica e la Marina, dovrebbe potersi far confronto tra gli effettivi, anzi meglio tra la potenza del 1950 e quella del 1938 o '39.

Il Ministero dell'Interno è un altro settore nel quale il personale è andato sempre aumentando sia quello civile, di ruolo e non di ruolo, sia quello appar-

tenente al Corpo di P. S. Dopo il 1942 non troviamo più i 4.122 della Milizia confinaria, ma si aggiungono ufficiali della Polizia, effettivi e non effettivi; triplicano quasi i sottufficiali e le guardie, i quali da 12.565 che erano nel 1938, raggiunsero il massimo nel 1948 (n. 57.469) per ridursi l'anno successivo e risalire nel 1950 a 55.695. È in prevalenza all'aumento verificatosi nella Polizia che è dovuto quello complessivo del Dicastero. Cause debbono vedersi nel ritorno a maggiori libertà, che debbono essere tutelate e vigilate, nella riduzione dell'Esercito, imposta dal « diktat », ma, anche forse, nello scioglimento delle varie milizie e in un parziale assorbimento dei militi; nell'aumento delle manifestazioni di delinquenza denunciato da statistiche nostre come da quelle di tanti altri Stati. I delitti preveduti dal Codice penale e dalle altre leggi che per il triennio 1937-39 furono in media 563.428, nel 1949 furono 762.106 e 709.033 nel 1950 (8).

L'attività di ricostruzione del dopoguerra ha spinto l'accrescimento dei dipendenti del Dicastero dei Lavori pubblici; particolarmente sensibile per i « non di ruolo »: 2497 nel 1938 e 10.532 nel 1950. Con la ricostruzione diretta a cura dello Stato vi è stata quella dei privati, vi sono le nuove costruzioni e molte nuove necessità per i lavori inerenti alla costruzione di borgate, quartieri, strade, ecc. Anche l'operosità delle cooperative edilizie, in forte ripresa, ha alimentato il lavoro degli uffici tecnici e amministrativi che assorbono alcune migliaia di dipendenti non di ruolo.

Chiusi i battenti della Cultura popolare il personale, rimasto o riassunto in servizio dopo l'epurazione, passò in altre branche: si trattava di 764 unità delle quali 516 di ruolo, in gran parte passate agli analoghi servizi della Presidenza del Consiglio.

Nel campo della Istruzione si vede un continuo incremento al quale hanno contribuito tutte le categorie, con preponderanza dei maestri elementari, di ruolo e non di ruolo, e degli insegnanti secondari, i quali raddoppiano e più dal 1946 al 1950. I 258.608 dipendenti, in complesso, fanno di questo settore il più importante dell'Amministrazione statale (supera anche quello della Difesa) che ha assorbito utilmente nell'ultimo decennio quasi 100 mila unità delle classi intellettuali. Qui non siamo in campo burocratico ed è noto che gli insegnanti difettano piuttosto che abbondare. Ma non è tanto il numero degli alunni delle scuole statali che ha subito incremento, quanto quello delle scuole e delle classi, per la continua necessità di dotarne nuove località site spesso sui monti, lontane, ed ogni più piccola classe, un maestro almeno lo richiede. È anche da tener presente l'aumento della istruzione privata che dà pure lavoro agli uffici centrali e periferici preposti alla sorveglianza.

(8) *Compendio Statistico Italiano* 1947-48 e 1952.

Il personale del Ministero di Grazia e Giustizia aumenta del 34 % (da 21.633 a 29.004) percentuale poco inferiore a quella generale calcolata per tutti i Ministeri, che è del 39 %. I motivi vanno ricercati nella pressione esercitata dai numerosi procedimenti dei quali 488.000 civili (conciliazione esclusa) e 2.105.833 penali nel 1939, contro, rispettivamente 615.601 e 2.278.151 del 1950.

I dipendenti delle amministrazioni facenti capo ai Ministeri, che erano 548.848 nell'anno 1938, nei due successivi anni assorbirono quasi 100 mila unità per anno, tanto che nel 1940 queste erano 745.679; ciò ebbe luogo per il forte incremento verificatosi nel settore della Difesa (più di 154.000) e in altri sui quali esercitarono influenza i preparativi di guerra: cause che, perdurando, portarono la massa oltre il milione. Poi il lento ritorno alla normalità ha ricondotto le cifre ai limiti del 1940 (1950 = 762.962) con contrazione però del settore Difesa e di quello dell'Africa a favore di altri rami importanti per la vita della Nazione.

I dati di cui disponiamo si fermano però al 1° luglio del 1950 e ciò che sia accaduto fino ad oggi non è noto. Le informazioni attinte a vari Uffici competenti in materia fanno supporre che sia continuato il processo di assestamento e non vi siano stati aumenti.

15. — Può offrire qualche interesse, prima di chiudere questa breve rassegna, riferire che pochi mesi addietro, discutendosi al Parlamento francese gli stanziamenti per l'esercizio 1953, fu risposto ad una interpellanza scritta mediante la pubblicazione nel Giornale Ufficiale di una tabella nella quale sono comparate le cifre dei funzionari civili al 1936 con quelle al 1952, che, nel complesso, passarono da 519.000 a 824.000.

I dettagli di cui disponiamo in questo momento (da *Le Figaro* del 17 ottobre) non consentono tutti quei confronti che potrebbero essere interessanti. Ma qualche dato, in particolare, attrae l'attenzione e lo indichiamo. L'Educazione nazionale aveva 186.000 dipendenti nel 1936 e 253.689 nel '52, quantità leggermente inferiore alla nostra che è di 258.608; ma la popolazione francese era calcolata alla fine del 1951 in 42 milioni e 239 mila. Il Ministero dell'Interno ne aveva 70.237 (81.485 in Italia), le Finanze 119.191, mentre in Italia, compresi i servizi del Tesoro, non raggiungevano gli 86.000; il Lavoro e la Sicurezza sociale, 9.300 contro i 4.881 nostri; la Salute pubblica 5.229 contro i meno che 1000 nostri. Sarebbe interessante avere elementi per continuare i confronti e farne con altri paesi: potrebbero servire per utili considerazioni.

16. — Quali, riepilogando, le cause che hanno accresciuta l'occupazione nei vari settori della pubblica amministrazione che abbiamo passato in rassegna? La prima, generale, è certamente da vedere nell'incremento demografico

che conduce ad istituire uffici e servizi in località ove prima non occorre-
vano e ad ampliare i preesistenti (servizi agrari e forestali, del lavoro, delle opere pub-
bliche, erariali, dell'istruzione, ecc.). Una seconda causa, meno appariscente
ma non meno operante, si presenta sotto forma di istanza politica; essa è compro-
vata dalle ingenti masse di dipendenti non di ruolo che si trovano in tutte le
Amministrazioni. Tali dipendenti entrati in massima parte senza il vaglio di un
concorso sono in via di sistemazione nei vari tipi di ruoli transitori disciplinati
dal D. legisl. n. 262, del 7 aprile 1948 (e relative norme di attuazione contenute
nella legge n. 376 del 5 giugno 1951) e da analoghe disposizioni particolari ad
alcune amministrazioni (Esteri, Difesa, Poste, ecc.). Ma questa causa è anche
d'ordine sociale, dato il forte carico demografico del paese; non può perciò
essere condannata *sic et simpliciter*.

Ancora un motivo è da vedere nel viver sociale che nel processo evolutivo
porta fatalmente a complicazioni, perchè il lavoro, l'uso della proprietà, la ne-
cessità di previdenze e di servizi assistenziali, al pari della produzione, della
circolazione e della distribuzione della ricchezza, e via dicendo, provocano tali
e tanti contrastanti istanze fino a dar luogo all'ingerenza dello Stato, e l'ingerenza
si fa sentire come un bisogno, e, si sa, i bisogni si diffondono a ventaglio. Ciò
sembra possa spiegare l'accrescimento dei dipendenti dello Stato in misura tanto
più grande di quella della popolazione.

Vi sono poi le cause particolari a determinati settori, tecnici e amministra-
tivi, che abbiamo brevemente indicato in precedenza. Molte di queste cause
permarranno operative nel tempo; ma un'altra va aggiunta, e di ragguardevole
peso, che potrebbe essere rimossa. Essa deriva dal mancato aggiornamento
degli ordinamenti amministrativi, vigendo ancora, in troppi settori, una prassi
antica, resa complessa da un accavallarsi di norme, che anche quando muovono
dalla finalità di meglio disciplinare, di evitare abusi, colmare lacune ... insomma
perfezionare il sistema, lo rendono complicato e talvolta inattuale e inattuabile.
Tanto da doversi auspicare uno studio profondo ed accurato che conduca alla
riforma e alla introduzione nelle Amministrazioni dello Stato di moderni mezzi
di esecuzione del lavoro.

17. — L'assorbimento dei lavoratori da parte delle Aziende autonome
dev'essere veduto da punti di vista differenti rispetto a quelli che possono valere
per le altre Amministrazioni dello Stato. Qui siamo pressochè nel campo della
impresa industriale e commerciale (monopolio dei tabacchi) o in quello dei ser-
vizi pubblici con molte analogie con dette imprese (ferrovie, telefoni).

Con la tav. I, che fornisce la dinamica storica dei dati, è posto in evidenza
il differente comportamento dei due settori — ministeriale e delle Aziende —

Tav. VII. — Personale delle singole Aziende autonome statali a seconda della categoria al 1° luglio di alcuni anni

AZIENDE	PERSONALE					
	DI RUOLO			NON DI RUOLO		
	1938	1949	1950	1938	1949	1950
<i>Impiegati civili</i>						
Monopoli di Stato	2.155	1.949	1.976	—	1.133	1.086
Monopolio banane .	—	26	4	—	3	22
Azienda delle Strade	231	5.269	6.227	611	1.088	638
Azienda delle Foreste Demaniali . .	13	30	30	—	—	343
Poste e Telecomun.	22.652	23.394	20.935	8.027	23.135	73.385
Servizi telefonici .	667	1.533	1.378	747	1.409	1.401
Ferrovie dello Stato	117.967	149.184	147.483	13.586	31.483	23.518
TOTALE . . .	143.685	181.385	178.033	22.971	58.245	100.393
<i>Operai e salariati</i>						
Monopoli di Stato.	13.572	23.237	23.098	12.459	6.044	4.295
Monopolio banane .	—	—	—	—	—	—
Azienda delle Strade	5.630	—	—	560	685	557
Azienda delle Foreste Demaniali . .	—	—	—	—	361	—
Poste e Telecomunicazioni.	28.704	49.945	—	—	—	376
Servizi telefonici .	—	—	—	—	—	—
Ferrovie dello Stato	—	—	—	—	—	—
TOTALE . . .	47.906	73.182	23.098	13.019	7.090	5.228
<i>Personale militare di ruolo (a)</i>						
Monopoli di Stato .	—	—	—	28.186	32.363	30.455
Monopolio banane .	—	—	—	—	29	26
Azienda delle Strade (b)	842	—	—	7.874	7.042	7.422
Azienda delle Foreste Demaniali . . (c)	40	(c) 10	(e) 10	53	401	383
Poste e Telecomunicazioni (d)	350	—	—	59.733	96.474	94.696
Servizi telefonici .	—	—	—	1.414	2.936	2.779
Ferrovie dello Stato (e)	3.612	—	—	137.697	180.667	171.001
TOTALE . . .	4.844	10	10	234.957	319.912	306.762
<i>In complesso (di ruolo e di non ruolo)</i>						

(a) Il personale militare non di ruolo risultava nel 1938 addetto soltanto alle Ferrovie dello Stato: n. 2.532 unità della Milizia ferroviaria. Nel 1949 e nel 1950 non risulta personale militare non di ruolo presso le Aziende autonome. — (b) Milizia stradale in complesso. — (c) Personale del Corpo forestale. — (d) Milizia postelegrafonica. — (e) Milizia ferroviaria.

per quanto riguarda l'intensità dell'accrescimento delle masse occupate. Se torniamo a scorrere quei dati vediamo che le Aziende non procedono a scalini, visibili invece nell'altro settore; esse manifestano un lento incremento connesso con l'analogo sviluppo dei complessi aziendali; su di esse non si ripercuotono (o si ripercuotono debolmente) colpi di natura politica o amministrativa, ma economica; molte di esse hanno un bilancio da difendere, da tendere a far pareggiare o a chiudere con la minor perdita possibile, e la dinamica del numero di dipendenti riflette assai bene la natura e le necessità degli organismi.

Torniamo alla tav. V e teniamo anche presente i dati della tav. VII.

Si vedano i Monopoli di Stato: essi davano lavoro a 28.186 dipendenti nel 1938, dei quali 26.031 salariati, quanti erano 10 anni prima, ma che si contrassero nel decennio per effetto della crisi economica; poi l'incremento è lievissimo; il limite massimo è raggiunto nel 1948 (n. 33.268) per ridiscendere l'anno dopo ed essere nel 1950 di 30.455 unità, delle quali 27.393 salariate. Tralasciando di considerare le Aziende dei Monopoli banane, delle Foreste demaniali, dei Servizi telefonici e delle Strade, per la loro scarsa importanza, limitiamoci a considerare che il numero modesto dei loro dipendenti risulta pressochè stabilizzato.

Di rilievo invece le Poste e Telegrafi. Questa Amministrazione è quella che ha seguito più da vicino lo sviluppo dei vari organismi amministrativi, dalla provincia alla frazione comunale. Nella dinamica dei suoi dipendenti gioca l'entrata nell'Amministrazione di personale prima dipendente dalle ricevitorie appaltate, ma le statistiche disponibili fanno conoscere che dal 1925 al 1930 i postelegrafonici si mantennero intorno ai 30 mila; poi le statistiche considerano il personale delle ricevitorie, gli agenti rurali, i procaccia, ecc., cosicchè in complesso sono raggiunte le 58.444 unità nel 1930, per quindi progredire in differente misura, fino al 1948, anno dopo il quale, come per altre Aziende, si manifesta un assestamento, in parte dovuto a collocamenti a riposo interrotti nel periodo bellico e successivo.

Le Ferrovie che, come i Monopoli, sono assimilabili alle aziende industriali, sembra abbiano più direttamente risentito dell'andamento dell'economia del paese. Già nel lontano 1925 esse occupavano 176.542 persone, poi andarono contraendo i loro effettivi, più fortemente dopo il 1930 (durante la depressione economica e successivamente), toccando il minimo, 132.618, nel 1937. Da questo anno, mentre continua a contrarsi il personale di ruolo, aumenta fortemente quello straordinario, fino al massimo del 1946 (n. 193.840) rispetto al quale il 1950 segna una riduzione di quasi 23 mila unità. La riduzione continua successivamente; infatti al 30 giugno 1951 i dipendenti sono 167.815 e un anno dopo

162.391, escluso il personale in servizio nel Territorio Libero di Trieste di circa 2.700 unità (9).

18. — Abbiamo veduto che alla fine del 1950 gli iscritti all'INADEL erano oltre 350 mila. Vediamo adesso come questa massa di impiegati e salariati, di ruolo e non di ruolo, si distribuiva a seconda della natura degli enti di dipendenza, costituiti in primo luogo dai Comuni. Le cifre che seguono non sono il risultato di una rilevazione simultanea a data stabilita, bensì elementi desunti dalle iscrizioni dell'esercizio solare e sono riferiti alla fine dell'anno. Al 31 dicembre 1947, gli iscritti che assommavano a 347.898, si distribuivano così per amministrazione: Comuni, 240.682; Province, 31.787; Vigili del fuoco, 6.888; Opere pie ed Enti ospitalieri, 66.189; enti vari, 2.352. Secondo informazioni assunte presso l'Istituto menzionato questi dati sono validi anche per il 1948; mentre, dipoi, una leggera contrazione avrebbe fatto discendere gli iscritti e perciò gli occupati, a n. 336.704, dato riferito al 31 dicembre 1949.

Riferiti al 31 dicembre 1950 si hanno i seguenti dettagli (10):

Tav. VIII. — Distribuzione dei dipendenti da Enti locali

AMMINISTRAZIONI		I SCRITTI		NUMERO MEDIO DIPEN- DENTI PER ENTE
NATURA	N.	N.	%	
Comunali	7.808	232.045	65,9	58
Provinciali	92	36.836	10,5	400
Vigili del fuoco	92	6.647	1,8	72
Opere pie	1.336	17.965	5,1	13
Enti ospitalieri	554	49.849	14,2	90
Enti vari	304	8.733	2,5	29
IN COMPLESSO . . .	10.186	352.075	100,0	35

(9) Da: MINISTERO DEI TRASPORTI, FERROVIE DELLO STATO, *Bollettino Statistico mensile*, anno 28°, n. 4, 5 e 6, aprile-maggio-giugno 1951, e anno 29° idem, 1952, Roma.

(10) Queste cifre comprendono anche i dipendenti dell'INADEL. Quelle del 1947 sono attinte all'opuscolo pubblicato dall'Istituto in occasione della Mostra delle Assicurazioni Sociali, Roma, ottobre 1948; quelle del 1950 da « *l'INADEL, Rivista mensile dell'Istituto Nazionale di Assistenza Dipendenti Enti Locali*, anno III, n. 29-30, maggio-giugno 1952, Roma.

È evidente l'importanza della massa dei dipendenti comunali, distribuiti in fitta rete su tutto il territorio italiano. Essi si pongono immediatamente dopo i dipendenti dalle Amministrazioni dello Stato e distanziano grandemente le restanti categorie sia di enti locali, che — come subito vedremo — di enti di diritto pubblico.

19. — Anche per queste importanti categorie di datori di lavoro, il numero dei dipendenti dobbiamo ricercarlo indirettamente, come abbiamo fatto ricorrendo all'ENPDEP che provvede al loro trattamento previdenziale.

Come si rileva dai dati della serie storica contenuti nella Tav. II, questi dipendenti ebbero incremento numerico dal 1948 al 1951, che sembra aver continuato anche dopo (infatti al 1° novembre 1952 gli enti assicurati erano 1.082 e n. 131.844 gli iscritti), incremento che sembra in parte dovuto al reperimento di enti prima sfuggiti alla iscrizione.

Tenuto conto della natura degli enti si hanno i seguenti dati al 31 dicembre 1951 riassuntivi per categoria; in nota sono specificati gli enti (11).

(11) I dati numerici sono desunti dal *Notiziario ENPDEP*, anno II, n. 1-2, gennaio-aprile 1952. Il seguente elenco degli istituti e degli enti iscritti, al 31 dicembre 1951, è fornito dall'ENPDEP. Istituti di credito: Banca d'Italia; Nazionale del Lavoro; Banchi di Napoli, Sicilia e Sardegna; Istituto di Credito S. Paolo di Torino; Monte dei Paschi di Siena, con Ispettorato Esattoria; Tesoreria del Comune di Roma; Casse di Risparmio e simili (esclusa la Cassa di Risparmio delle provincie lombarde e l'Istituto Vittorio Emanuele di Palermo). Enti previdenziali Nazionali: Assistenza gente del mare; Assistenza Lavoratori Spettacolo; Assistenza orfani lavoratori morti sul lavoro; Prevenzione infortuni; Previdenza avvocati e procuratori; ENPDEP; INAIL; INPS; Previdenza giornalisti; Opera Nazionale Assistenza Italia redenta. Enti vari: Associazione Nazionale Controllo Combustione; Automobil Club d'Italia; Azienda Carboni Italiani; Camere di Commercio Industria Agricoltura; Cassa del Mezzogiorno; Comitato Italiano Petroli; Commissariati e Consorzi Anticoccidici; Commissariato Gioventù Italiana; C. O. N. I. e Organizzazioni Sportive; Consiglio Nazionale delle Ricerche; Consorzio Cred. Opere Pubbliche; Convitti Nazionali, Collegi, Educandati governativi; Croce Rossa Italiana; Ente Autonomo Acquedotto Pugliese; Ente Autotrasporto Merci; Nazionale Addestramento Lavoratori Commercio; Nazionale Assistenza Lavoratori; Nazionale Educazione Marinara; Provinciali per il Turismo; Enti di Colonizzazione, Enti Economici dell'Agricoltura, Enti e Consorzi di Bonifica, Enti Portuali; Istituti: Autonomo delle Case Popolari, Cauzioni e Quiescenze Ric. PP. TT., Commercio Estero, Mobiliare Italiano, Nazionale Assistenza Sociale, Nazionale Case Impiegati dello Stato, Nazionale delle Assicurazioni, Nazionale Gestione Imposte Consumo, Nazionale Luce, Nazionale Ciechi e Sordomuti; per la Ricostruzione Industriale; Istituti Sperimentali vari; Mostre Mercati e Fiere; Opere Nazionali: Combattenti, Invalidi di Guerra, Maternità e Infanzia, Orfani di Guerra; Registro Aeronautico Italiano, Registro Navale Italiano; Scuole ed Istituti; Servizio Elenchi Nom. Lavoratori Contr. Unificati in Agricoltura; Società Italiana Autori Editori; Ufficio Distribuzione Cereali Farine e Paste; Ufficio Imposte di Consumo dei Comuni; Ufficio Italiano Cambi; Università Varie; Ufficio Nazionale Statistico Economico Agricoltura, U. N. S. E. A.; enti vari obbligh. iscritti. Gli enti iscritti facoltativamente sono: Accademie; Associazioni: ACLI, Bieticoltori, Combattenti e Reduci Famiglie Caduti in guerra, Mutilati e invalidi di guerra; Confederazioni e Associazioni sindacali, AGIP, ARAR, CIT; Enti: Acquedotti siciliani; Assistenza Enti agricoli; Nazionale di assistenza agenti e rappresentanti di commercio; Nazionale delle Tre Venezie; ENDSI; alcune ferrovie secondarie; Fondazione Figli degli Italiani all'estero; Industria Raffinerie Oli Minerali; Istituto Centrale di Statistica; Istituto Nazionale Addestramento lavoratori dell'industria; Lega nazionale delle cooperative; Partiti politici; Senato della Repubblica; sezioni provinciali dell'alimentazione; Sovrano Ordine di Malta; nonchè piccoli istituti vari.

Tav. IX. — Distribuzione dei dipendenti da Enti di diritto pubblico

ENT I		I SCR ITTI		NUMERO MEDIO DIPEN- DENTI PER ENTE
NATURA	N.	N.	%	
Istituti di credito di diritto pubblico	107	45.788	35,8	428
Enti previdenziali	12	29.033	22,6	2.419
Enti vari	725	41.179	32,3	57
Altri enti (iscritti facoltativamente)	204	11.921	9,3	58
IN COMPLESSO . . .	1.048	127.921	100,0	122

Questi dipendenti costituiscono il gruppo numericamente meno importante rispetto agli statali ed a quelli degli enti locali, ma hanno peso rilevante per il reddito che percepiscono.

20. — I dati finora esaminati consentono una veduta d'insieme della massa di lavoratori che prestavano l'opera presso enti pubblici al 1950.

Tav. X. — Numero complessivo dei dipendenti dello Stato e degli Enti pubblici

AMMINISTRAZIONI	ENTI N.	DIPENDENTI N.
Ministeri	16	762.962
Aziende autonome dello Stato	7	306.762
Comunali	7.808	232.045
Provinciali	92	36.836
Vigili del fuoco	92	6.647
Opere pie	1.136	17.965
Enti ospitalieri	554	49.849
Enti vari locali	304	8.733
Istituti di credito di diritto pubblico	107	45.788
Enti previdenziali	12	29.033
Enti di diritto pubblico vari	725	41.179
Altri enti	204	11.921
IN COMPLESSO . . .	11.259	1.594.720

È una massa veramente ragguardevole sia in sè considerata sia rispetto alla popolazione produttiva. La mancata elaborazione dei dati raccolti con il censimento del 4 novembre 1951 non consente riferimenti a date recenti. Dal censimento del 1936 sappiamo che della popolazione presente produttiva (di 10 anni e più esercitante una professione) in complesso 17.943.400 abitanti, 9.231.300 erano « dipendenti ». Tale ultima cifra riportata alla popolazione del 1950 (non considerando variazioni nelle proporzioni) dà 9.940.000 dipendenti di 10 anni e più, rispetto ai quali quelli delle amministrazioni pubbliche rappresentano il 16 % ; senza considerare che in queste amministrazioni soltanto raramente si trovano persone occupate al di sotto di 21 anni.

CAPITOLO IV

LE PIRAMIDI DELLE GERARCHIE STATALI

21. Il « ricambio gerarchico » : aumento e contrazioni nei vari gradi e per le diverse categorie.

21. — Nella *Situazione numerica* pubblicata dal Ministero del Tesoro e più volte menzionata, è contenuta una tavola che riporta quelle che possono dirsi le piramidi gerarchiche del personale delle Amministrazioni dello Stato. I dati pubblicati nel 1951 sono al 1° luglio 1949, ma la Ragioneria generale dello Stato ha fornito quelli provvisori al 1° luglio 1950, riportati nella tavola XI.

Nella parte A della tavola il personale di ruolo, civile e militare, è distribuito per gruppo, categoria e grado, secondo la gerarchia ancora vigente. È facile vedere che ciascuna categoria (ufficiali, magistrati, insegnanti, ecc.) dà luogo a una piramide di forma differente da quelle delle altre : da ciò è da ritenere consegua anche una differente distribuzione per età. L'interesse che avrebbe il confronto di queste piramidi nel tempo — che fornirebbe un'idea di ciò che si potrebbe chiamare « ricambio gerarchico » — non può essere soddisfatto poichè dati simili vi sono soltanto per gli anni 1948-50.

Gli ufficiali in S. P. E. delle forze armate, costretti in limiti di età variabili a seconda del grado, si addensano nel 9° e nel 10° grado (capitani e tenenti), poi la distribuzione si assottiglia sempre più fortemente. Appare esiguo il numero dei subalterni (tenenti e sottotenenti) ma è compensato dagli ufficiali di prima nomina, trattenuti o richiamati. Avendo dinanzi queste distribuzioni per gli anni 1948, 1949 e 1950, si rileva, *in primis*, una diminuzione di personale in tutti i gradi dal 5° in giù, poi, che l'assottigliamento è più forte per i gradi da sottotenente (nel 1948 ve ne erano 4.061) a capitano (1948 n. 9980). Il totale ufficiali effettivi era nel 1948 di n. 28.508.

Per i magistrati la massima frequenza corrisponde al 5° grado com'era anche nei due anni precedenti, ma non così marcata ; essa risulta dovuta all'assottigliamento verificatosi nel grado immediatamente inferiore, nel passaggio dal 1949 al 1950. Scomparsi o quasi gli appartenenti al grado 11°, sono aumentati quelli del 10° e del 9°.

Gli insegnanti secondari e superiori, passati da 24.342 del 1948 a 27.942, hanno manifestato spostamento delle frequenze verso i gradi maggiori, con aumento nel grado iniziale (nuove immissioni) e contrazione in quello successivo.

Tav. XI. — Personale delle Amministrazioni dello Stato comprese quelle con

A. — Personale civile di ruolo

GRADI (a)	GRUPPO A						
	UFFICIALI		MAGISTRATI		INSE- GNANTI	TECNICI	AMMINI- STRATIVI
	IN SER- VIZIO PERMA- NENTE	IN SERVIZIO 1 ^a NOMINA TRATTE- NUTI E RICHIAMATI	DELLA MAGI- STRATURA ORDINARIA (b)	DELLE MAGI- STRATURE SPECIALI (c)			
I	—	—	1	—	—	—	—
II	5	1	2	3	—	—	9
III	38	5	85	30	86	2	93
IV	78	2	270	174	669	24	212
V	149	7	1.307	146	500	238	836
VI	821	85	564	152	1.709	755	1.905
VII	1.911	188	929	76	4.943	650	3.321
VIII	2.860	198	485	67	7.080	857	3.219
IX	8.030	599	319	62	6.346	418	1.770
X	5.366	551	880	10	3.609	447	433
XI	1.105	3.116	—	9	2.982	1	1.186
XII	—	—	—	—	—	—	—
XIII	—	—	—	—	—	—	—
TOTALE	20.363	4.752	4.842	729	27.924	3.392	12.984

B. — Personale civile non di ruolo,

PERSONALE CIVILE NON DI RUOLO						
1 ^a CATEGORIA	2 ^a CATEGORIA	3 ^a CATEGORIA	4 ^a CATEGORIA	A CONTRATTO	ALTRO	TOTALE
3.155	14.496	48.630	22.168	12.969	61.744	163.162
SOTTUFFICIALI						
MARESCIALLI		SERGENTI MAGGIORI		SERGENTI		
di carriera 31.046		di carriera 27.623		di carriera 11.908		
trattenuti e richiam. 3.461		trattenuti e richiam. 1.830		trattenuti e richiam. 1.851		
TOTALE 34.507		TOTALE 29.453		TOTALE 13.759		
PERSONALE						
COMMESSI CAPI		PRIMI COMMESSI		USCIERI CAPI		USCIERI
940		7.148		9.277		7.382

(a) Gerarchie stabilite dal R. D. 11 novembre 1913, n. 2.395. — (b) Compresi i militari. — (c) Consiglio di Stato, Corte dei

ordinamento autonomo, per categoria e grado, in servizio al 1° luglio 1950

e Ufficiali delle Forze Armate

IN COM- PLESSO	GRUPPO B					GRUPPO C	GRUPPI A, B, C, IN COM- PLESSO	TOTALE
	CANCEL- LIERI	INSE- GNANTI	TECNICI	AMMINI- STRATIVI	IN COM- PLESSO			
1	—	—	—	—	—	—	1	
20	—	—	—	—	—	—	20	
339	—	—	—	—	—	—	339	
1.429	—	—	—	—	—	—	1.429	
3.183	—	—	—	—	—	—	3.183	
5.991	41	—	51	237	329	—	6.320	
12.018	756	—	303	1.569	2.628	—	14.646	
14.766	784	79	1.171	3.956	5.990	234	20.990	
17.544	1.138	58.614	1.120	3.779	64.651	3.009	85.204	
11.296	1.427	25.173	881	2.187	29.668	9.628	50.592	
8.399	351	15.544	455	2.652	19.002	9.413	36.814	
—	—	35.800	—	159	35.959	8.591	44.550	
—	—	—	—	—	—	2.454	2.454	
74.986	4.497	135.210	3.981	14.539	158.227	33.329	266.542	266.524

sottufficiali, personale subalterno

INSEGNANTI			SALARIATI			TOTALE
PROFESSORI	MAESTRI	TOTALE	DI RUOLO	NON DI RUOLO	TOTALE	
48.855	28.609	77.364	26.048	93.314	119.362	359.888
TOTALE			MILITI			TOTALE
di carriera		70.577	a ferma e raffermati . . .		149.976	
trattenuti e richiamati		7.142	trattenuti e richiamati . . .		18.709	
		TOTALE			TOTALE	168.685
						246.404
SUBALTERNO						TOTALE
INSERVIENTI		CAPI AGENTI TECNICI		AGENTI TECNICI		
		549		292	565	26.153

Conti, Avvocatura Generale dello Stato.

Segue: Tav. XI. — Personale delle Amministrazioni dello Stato comprese quelle con

C - Personale delle

GRADI (b)	PERSONALE DEGLI UFFICI					STAZIONI	TRENI
	GRUPPO A	GRUPPO B	GRUPPO C E D'ORDINE	SUBALTERNI	IN COMPLESSO		
1°	48	—	—	—	48	—	—
2°	135	—	—	—	135	—	—
3°	365	—	—	—	365	—	—
4°	573	—	—	—	573	—	—
5°	473	—	—	—	473	61	—
6°	57	2.608	1.071	—	3.736	818	—
7°	187	17	9	—	213	4.208	78
8°	—	980	1.504	—	2.484	2.426	203
9°	—	2.060	712	—	2.772	2.593	2.144
10°	—	—	2.045	—	2.045	4.908	1.655
11°	—	—	—	872	872	2.186	781
12°	—	—	—	520	520	3.575	2.197
13°	—	—	—	488	488	7.835	5.337
14°	—	—	—	191	191	—	—
TOTALE . . .	1.838	5.665	5.341	2.071	14.915	28.610	12.395
Non di ruolo	255	437	934	42	1.668	7.343	132
TOTALE . . .	2.093	6.102	6.275	2.113	16.583	35.953	12.527

(a) Comprese n. 357 unità non di ruolo per le quali è in atto il rapporto d'impiego, ma che non percepiscono assegni di sorta
 (b) Gerarchia particolare dell'Amministrazione ferroviaria. L'equiparazione con la gerarchia statale è possibile con i Gruppi A, B

ordinamento autonomo, per categoria e grado, in servizio al 1° luglio 1950

Ferrovie dello Stato (a)

PERSONALE ESECUTIVO						TOTALE
MACCHINE	LINEA	TECNICO E OPERAIO	NAVI- GAZIONE	MANO- VALANZA	IN COMPLESSO	
—	—	—	—	—	—	48
—	—	—	—	—	—	135
—	—	—	—	—	—	365
—	—	—	—	—	—	573
21	—	40	10	—	132	605
45	—	182	14	—	1.059	4.795
80	—	447	4	—	4.817	5.030
20	—	605	—	—	3.254	5.738
5.095	316	665	14	—	10.827	13.599
1.793	157	626	6	—	9.145	11.190
6.068	—	457	35	—	9.527	10.399
—	1.898	6.749	30	829	15.278	15.798
—	—	19.287	47	—	32.506	32.994
—	13.720	4.075	60	28.162	46.017	46.208
13.122	16.091	33.133	220	28.991	132.562	147.477
1.595	1.686	3.751	102	7.340	21.949	23.617
14.717	17.777	36.884	322	36.331	154.511	a) 171.094
TOTALE GENERALE . . .						1.070.081

(agenti in servizio militare od in altre posizioni cui non è concesso alcun trattamento economico).

e C, così 1° = IV; 2° = V; 3° = VI; 4° = VII; 5° = VIII; 6° e 7° = IX; 8° = X; 9° = XI; 10° = XII.

Il loro complesso sembra ancora esiguo rispetto alla massa dei professori non di ruolo; i quali, 34.520 nel 1948, salirono a 48.885, come risulta dalla parte B della tavola XI.

Il personale tecnico costituisce la categoria che ha subito le minori variazioni, sia quantitative (nel 1948 erano n. 3530) che nella distribuzione gerarchica.

Gli amministrativi, in contrazione, non mostrano apprezzabili variazioni, quando si eccettui qualche immissione nei gradi iniziali. Il confronto delle piramidi annuali fa ritenere che vi siano state anche eliminazioni. L'esame della distribuzione deve essere fatta tenendo presente che ad alcuni gradi sono sovente attribuite uguali funzioni; così ad es., il 6° e il 5°, il 7° e l'8°, il 10° e l'11°. Per quanto non si abbiano elementi per determinare il tempo medio, necessario per il passaggio da un grado all'altro, la piramide totale del gruppo A fa pensare a una popolazione impiegatizia alquanto invecchiata. Le distribuzioni degli impiegati di gruppo B, mostrano invece alquanto variazioni, particolarmente sensibili negli insegnanti elementari e assimilati, che da n. 104.353 del 1948, sono divenuti n. 135.210 (probabilmente ancora pochi rispetto alle necessità, anche quando si considerino i n. 28.509 non di ruolo) in seguito a numerose immissioni, ad aumento nei gradi 9° e 10° ed a contrazione nell'11°. Il modesto incremento dei cancellieri e la contrazione sensibile dei tecnici non portano sostanziali modificazioni alla distribuzione gerarchica e altrettanto si dica per gli amministrativi, che, aumentati dal 1948 al 1949, sono ridotti di circa 600 unità al 1° 1950. Anche nel complesso dei dipendenti di gruppo B sembra abbondino le età avanzate, sebbene non si possa giudicare l'età media degli immessi al grado 12°, specialmente dal 1948 al 1949. Il gruppo C, numericamente in contrazione dal 1948, non modifica apprezzabilmente la sua composizione gerarchica; nulla si può dire in merito all'età dei suoi componenti; d'altro canto questo gruppo è destinato a subire grandi modificazioni con la immissione nei ruoli del personale civile non di ruolo della 3ª categoria (n. 48.630), dei contrattisti e di altri avventizi indicati nella parte B della tav. XI. Per quanto riguarda i dati contenuti nella parte B della tavola, avendo già considerato quelli del personale insegnante e dei civili non di ruolo, possiamo limitarci a rilevare la riduzione verificatasi in tutti i gradi dei sottufficiali di carriera e trattenuti, che l'anno avanti superavano gli 82.000; riduzione verificatasi anche nel personale subalterno.

La distribuzione gerarchica del personale delle Ferrovie, contenuta nella parte C della tavola in considerazione, si presenta quanto mai varia; ma le gerarchie sono di natura particolare e vincolate a limiti di età; cosicchè sarebbe prima necessaria l'analisi delle attribuzioni e delle specializzazioni, che porterebbe al di là del limitato campo prefissoci. D'altro canto le marcate strozzature che

si vedono in corrispondenza di alcuni gradi dovrebbero essere esaminate conoscendo il numero dei posti di ruolo corrispondenti a ciascun grado ed a ciascuna categoria professionale, e dei passaggi di personale da un gruppo inferiore a quello superiore che, in conformità alle disposizioni in vigore, possono aver luogo, ad esempio, dal grado 6° del *B* al 5° dell'*A*, dal 5° delle stazioni al 4° del gruppo *A* (12).

(12) Le Ferrovie dello Stato hanno un'ottima organizzazione amministrativa e statistica dotata di moderni impianti meccanografici, mediante i quali vengono compiute indagini che sarebbe di rilevante interesse conoscere. Ad esempio, sarebbe da auspicare la conoscenza della ripartizione del personale per sesso, età, stato civile, carico familiare, a seconda della categoria professionale.

CAPITOLO V

LA DISTRIBUZIONE PER ETÀ, SESSO E STATO CIVILE

22. Premessa. — 23. Dati attinti all'INADEL e all'ENPDEP. — 24. Dati riguardanti lo stato civile dei dipendenti dello Stato.

22. — L'interesse della ricerca non trova corrispondenza nella disponibilità dei dati, chè proprio mancano quelli del gruppo più importante costituito dai dipendenti dello Stato. Non che manchino in senso assoluto, perchè in parte sarebbero costruibili mediante lo spoglio dei ruoli di anzianità che le singole Amministrazioni pubblicano annualmente, ma il soddisfacimento del desiderio di pervenire alla conoscenza del dato statistico ha trovato anche in questo caso un ostacolo nel tempo e nei mezzi. D'altro canto rimarrebbe sempre escluso il personale non di ruolo (per il quale occorrerebbe un'apposita indagine presso le singole amministrazioni) che insieme a quello delle categorie per le quali non vengono pubblicati i ruoli, riteniamo costituisca più del 50 % del totale.

Ma non volevamo neppure omettere una esplorazione nella ragguardevole massa degli impiegati di ruolo. Sarebbe stata desiderabile un'indagine campionaria che prendesse in considerazione tutto il personale, ma anche per questo, a parte la difficoltà di disporre dei ruoli, è mancato il tempo. Sulla strada del compromesso ci siamo fermati a considerare i ruoli di anzianità dei ministeri delle Finanze e del Tesoro, i dipendenti dei quali, senza costituire un universo molto esteso, sono distribuiti alquanto minutamente su tutto il territorio. Tale indagine sarà possibile compiere mediante la collaborazione dell'Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro, che ha messo a disposizione della Commissione parlamentare d'inchiesta sulla disoccupazione funzionari, impianto meccanografico e relativo personale. I risultati di questa indagine figureranno in apposita breve monografia.

23. — Per quanto riguarda il personale degli enti locali e degli enti di diritto pubblico, il materiale è attinto ai due enti assistenziali: INADEL ed ENPDEP.

L'INADEL fece una indagine con riferimento al 1° gennaio 1948, che consente di conoscere, per il 75 ° degli iscritti, a seconda della categoria (impiegati,

sanitari, salariati) e dello stato giuridico (di ruolo e avventizi), la distribuzione per classe di età e sesso (13).

L'ENPDEP, estratto un campione pari a circa il 13 % degli iscritti al 1950, ne analizzò le età, il sesso, i conviventi a carico (coniugi e figli per sesso) (14).

Queste indagini hanno consentito la formazione della tav. XII che segue, nella quale le unità componenti i campioni ridotte in percentuali, danno un'idea della composizione per età dei due gruppi di dipendenti: degli enti locali e degli enti di diritto pubblico. L'età è il carattere principale per la conoscenza della fisionomia della popolazione, e anche un gruppo impiegatizio può essere riguardato come una popolazione, priva s'intende dei componenti al di sotto di alcune età e al di sopra di altre. Cosicché, ad esempio, la distribuzione per età di questi gruppi impiegatizi ci mostra se siamo in presenza di popolazioni più o meno vecchie e perciò, indipendentemente da altri fattori, se si possa prevedere la richiesta di occupazione per elementi giovani e la cessazione del servizio per i vecchi. Tale carattere combinato con quello del sesso contribuisce ancor più a delineare detta fisionomia, finalità per la quale la tav. XII reca anche le colonne del numero di femmine per ogni 100 maschi, e la distribuzione per età della popolazione italiana secondo il censimento del 1936 (15).

Chi osservi i dati della tav. XII rileverà che per gli impiegati, le classi centrali, dai 30 ai 54 anni, sono quelle nelle quali si concentra la maggiore aliquota di persone. Tali classi di età infatti, mentre comprendono meno del 44 % della popolazione, comprendono il 63 % di dipendenti degli enti locali e quasi il 75 % di quelli degli enti di diritto pubblico. La natura degli enti che ricadono nelle due categorie spiega, in gran parte, la differente percentuale, poichè istituti di credito, taluni enti previdenziali, altri di natura varia, ecc., richiedono personale dotato di maggiore specializzazione, meno frequente nei giovani, mentrechè gli enti comunali e provinciali hanno anche tanto lavoro d'ordine che non richiede molta specializzazione. Tale comportamento permane quando si scinda la massa dei dipendenti nei due sessi. Per i dipendenti di enti locali gioca anche lo stato giuridico, poichè negli iscritti, con i quali sono calcolate le percentuali, prevale il personale avventizio. Dai dati si può prevedere la uscita dalla occupazione, a

(13) Sulla validità dei dati come campione rappresentativo della massa degli iscritti fa sorgere dubbi il fatto che le percentuali spettanti al personale di ruolo e a quello avventizio non corrispondono a quelle che risultano dai dati complessivi al 1° gennaio 1951 pubblicati nel Bollettino n. 29-30 dell'INADEL, già citato.

(14) Il campione venne fatto considerando gli iscritti il cui cognome inizia con la lettera C; con lo stesso metodo e con i dati al 31 dicembre 1951, l'Ente ha compiuto una nuova indagine che non modifica apprezzabilmente i risultati della precedente.

(15) Il confronto non è ortodosso perchè la composizione della popolazione per età è da ritenere alquanto variata (anche in conseguenza delle guerre) sebbene la distribuzione della popolazione calcolata dall'Istituto Centrale di Statistica al 31 dicembre degli anni 1942 e 1949, non riveli forti divari rispetto al censimento del 1936 nelle classi di età che vengono confrontate.

Tav. XII. — Distribuzione percentuale per classi di età e sesso dei dipendenti dagli enti locali e dagli enti di diritto pubblico

CLASSI DI ETÀ	POPOLAZIONE RESIDENTE: CENSIMENTO 1936 (a)	DIPENDENTI			
		DA ENTI LOCALI	DA ENTI DI DIRITTO PUBBLICO	DA ENTI LOCALI	DA ENTI DI DIRITTO PUBBLICO
		<i>Maschi</i>		<i>Femmine</i>	
Fino a 19	10,8	0,3	0,2	2,4	0,9
20 - 24	13,7	4,0	1,9	12,2	5,6
25 - 29	12,8	10,0	10,3	12,3	17,9
30 - 34	10,8	11,5	13,6	11,1	15,7
35 - 39	9,7	14,6	19,7	13,8	18,2
40 - 44	8,5	13,6	19,5	12,6	17,0
45 - 49	7,8	12,9	13,6	10,9	10,6
50 - 54	7,0	11,7	10,0	9,7	7,1
55 - 59	6,1	9,6	6,3	7,3	3,6
60 - 64	5,2	7,0	3,2	4,9	1,6
65 - 69	4,3	3,4	1,2	2,1	0,8
70 e più	3,3	1,4	0,5	0,7	1,0
Tutte le età	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<i>Percentuali</i> . . .	—	76,4	81,2	22,6	18,8
		<i>Maschi e Femmine</i>		<i>Femmine per 100 maschi</i>	
Fino a 19	10,8	0,8	0,4	210	92
20 - 24	13,7	5,9	2,6	89	68
25 - 29	12,8	10,5	11,8	37	42
30 - 34	10,8	11,5	13,9	28	27
35 - 39	9,7	14,4	19,4	28	21
40 - 44	8,5	13,4	19,1	27	20
45 - 49	7,8	12,5	13,0	25	19
50 - 54	7,0	11,2	9,4	24	17
55 - 59	6,1	9,0	5,8	22	13
60 - 64	5,2	6,5	2,9	21	11
65 - 69	4,3	3,1	1,1	18	16
70 e più	3,3	1,2	0,6	16	43
Tutte le età	100,0	100,0	100,0	29	23
<i>Percentuali</i> . . .	—	100,0	100,0	—	—

(a) La prima percentuale riguarda la popolazione da 15 a 19 anni, quella in corrispondenza di 70 anni e più è relativa alla classe da 70 a 74 anni, sono perciò escluse le età al disotto degli anni 15 delle quali non vi sono dipendenti, e quelle superiori agli anni 74, età delle quali riteniamo pure non ve ne siano.

causa della età, di un minor numero di occupati degli enti di diritto pubblico rispetto a quelli degli enti locali, che sembra anche siano mantenuti in servizio più a lungo. Appare altresì la più rapida eliminazione delle donne, del resto intuitibile, sebbene nell'interpretare le cifre si debba considerare che l'afflusso della donna agli impieghi si è accentuato negli anni recenti, come confermano anche le percentuali delle femmine rispetto ai maschi. Da queste risulta inoltre che le donne sono più frequenti negli enti locali.

24. — Lo stato civile si conosce soltanto per i dipendenti statali e neppure compiutamente perchè sposati e non sposati sono riuniti ai vedovi. Questo personale nella tav. XIII che segue è altresì ripartito per sesso. La preponderanza di coniugati o vedovi con prole, sia in complesso (63 %) che maschi (53 %) era da supporre: la sicurezza dell'impiego, anche se basse le retribuzioni, favorisce le unioni matrimoniali, com'è confermato dalla maggior quantità di coniugati maschi nelle categorie di ruolo. In più è da considerare che gli statali costituiscono una popolazione tendenzialmente di età avanzata, che i premi per l'incremento demografico esercitarono una qualche influenza, ecc.

Se restringiamo l'osservazione al sesso maschile, la preponderanza si riscontra in tutte le amministrazioni; fanno eccezione i militari, per i quali l'eccedenza dei celibi è per certo dovuta all'influenza esercitata sulla massa dai militi e dai sottufficiali giovani, per i quali, come è noto, vigono limiti di età per contrarre matrimonio. Nel sesso femminile il comportamento è invertito, poichè, sebbene non in grande misura, eccedono le nubili in tutte le categorie, con la sola eccezione di quelle di ruolo delle Aziende autonome tra le quali, probabilmente, prevalgono le operaie, in giovane età. I dati disponibili non consentono indagine sulla contemporanea occupazione dei coniugi, che sarebbe di interesse evidente in un paese in cui la disoccupazione si presenta come malattia cronica. Certo tra le «coniugate o vedove con prole» le seconde saranno in forte minoranza, e poichè, specialmente per questo sesso, l'occupazione è di frequente ottenuta dalla porta di servizio dell'avventiziato, mediante conoscenze e aderenze, è da ritenere che le donne trovino la occupazione perchè i mariti o i fidanzati o i padri o altri parenti già si trovano in amministrazioni statali. Inoltre è da considerare la maggiore frequenza con la quale uomini e donne trovano occasione di sposarsi nell'ambiente sociale in cui vivono ed anche per il fatto stesso che sono impiegate: ciò che può far vedere da altro punto la «omogamia professionale», cioè non derivare essa in prevalenza dalla attrazione tra individui appartenenti a gruppi simili, bensì essere in massima parte dovuta all'ambiente in cui i futuri sposi vivono per tanta parte della giornata e nel quale con maggior frequenza deve aver luogo la scelta matrimoniale.

Simile ricerca dovrebbe essere integrata da quella tendente alla conoscenza di quante nubili hanno persone a carico o vivono da sole, e quante invece vivono nella loro originaria famiglia e lavorano per essere più indipendenti e aver denaro con cui provvedersi di beni non di prima necessità.

Tav. XIII. — Dipendenti dello Stato per Amministrazione e categoria, sesso e stato civile

AMMINISTRAZIONI E CATEGORIE	TOTALE	MASCHI		FEMMINE	
		IN COMPLESSO	CONIUGATI O VEDОВI CON PROLE	IN COMPLESSO	CONIUGATE O VEDOVE CON PROLE
Ministeri :					
personale di ruolo	63.919	59.437	47.385	4.482	1.789
» non di ruolo	86.695	68.004	46.184	18.691	6.282
salariati di ruolo	2.950	2.763	2.578	187	61
» non di ruolo	87.743	78.877	63.238	8.866	3.508
Personale dell'Ord. Giudiz. . .	10.156	10.120	7.453	36	14
Insegnanti di ruolo	163.134	58.990	39.319	104.144	51.800
» non di ruolo	77.364	46.973	28.908	30.391	12.263
Personale militare	271.509	271.509	134.805	—	—
IN COMPLESSO	763.470	596.673	369.870	166.797	75.717
<i>Percentuali</i>	<i>100,0</i>	<i>78,2</i>	<i>—</i>	<i>21,8</i>	<i>—</i>
	—	<i>100,0</i>	<i>62,0</i>	<i>100,0</i>	<i>45,4</i>
Aziende autonome :					
personale di ruolo	202.321	192.599	154.045	19.532	13.528
» non di ruolo	103.933	59.362	43.038	34.761	16.657
IN COMPLESSO	306.254	251.961	197.083	54.293	30.185
<i>Percentuali</i>	<i>100,0</i>	<i>82,3</i>	<i>—</i>	<i>17,7</i>	<i>—</i>
	—	<i>100,0</i>	<i>78,3</i>	<i>100,0</i>	<i>55,6</i>
TOTALE	1.069.724	848.634	566.953	221.090	105.902
<i>Percentuali</i>	<i>100,0</i>	<i>79,3</i>	<i>—</i>	<i>20,7</i>	<i>—</i>
	—	<i>100,0</i>	<i>66,7</i>	<i>100,0</i>	<i>47,8</i>

CAPITOLO VI

IL CARICO FAMILIARE

25. Il carico familiare dei dipendenti delle singole Amministrazioni e categorie. — 26. Le modificazioni del gravame familiare a seconda del territorio.

25. — L'importanza delle differenti categorie di lavoratori dal punto di vista economico-sociale, è posta in evidenza non soltanto dal numero dei lavoratori, dal loro reddito, ecc., ma anche dalla massa di popolazione che essi mantengono. Abbiamo perciò voluto ricercare il numero dei familiari a carico. Simili notizie sono, entro certi limiti, desumibili dal materiale raccolto con i censimenti, ma, di solito non costituiscono oggetto di elaborazione apposita.

La *Situazione numerica*, del 1949, citata, consente di determinare, con qualche approssimazione, il carico familiare per molte categorie di personale statale, essendo in essa esposta la spesa per la corresponsione della indennità caropane che ha luogo *pro capite*, in ragione di L. 6.240 annue. Ma la Ragioneria generale dello Stato ha calcolato, s'intende molto approssimativamente, detto carico, riferendosi alla situazione numerica del personale al 1° luglio 1950. Tali dati sono contenuti nella tav. XIV che segue. Essi non si discostano in misura apprezzabile da quelli che si possono calcolare sulla scorta della situazione al 1° luglio 1949, i quali pure consentono risultati approssimativi.

Insieme coi dati relativi agli statali distinti per Amministrazione e categoria, nella tav. XIV sono altresì quelli relativi alle seguenti categorie :

a) pensionati dello Stato : civili e militari, compresi gli insegnanti e i dipendenti delle Aziende autonome, sia per pensioni dirette che indirette, secondo la situazione al 31 dicembre 1950 ;

b) personale degli enti locali, secondo gli accertamenti compiuti dall'INADEL e riferiti al 1° gennaio 1951 ;

c) personale godente assegni vitalizi diretti, indiretti e per reversibilità, corrisposti dall'INADEL al personale già dipendente da enti locali collocato a riposo per vecchiaia, infermità, ecc., e non avente diritto a pensione : situazione al 31 dicembre 1950 (carico familiare calcolato) ;

d) personale di enti di diritto pubblico, secondo i dati dell'ENPDEP, al 31 dicembre 1950.

Occorre chiarire entro quali limiti deve intendersi il carico familiare.

Tav. XIV. — Carico familiare dei dipendenti dalle varie amministrazioni

AMMINISTRAZIONI E CATEGORIE	DIPENDENTI N.	FAMILIARI A CARICO N.	CARICO FAMILIARE MEDIO N.
Ministeri :			
impiegati di ruolo	63.734	129.273	2,02
» non di ruolo	86.372	125.853	1,45
salariati di ruolo	2.950	9.648	3,27
» non di ruolo	87.743	245.738	2,80
Personale dell'Ordine giudiziario	10.156	16.192	1,59
Insegnanti : di ruolo	163.134	(a) 223.800	1,37
non di ruolo	77.364	102.961	1,33
Personale militare	271.509	(a) 344.835	1,27
<i>In complesso</i> . . .	762.962	1.198.300	1,57
Aziende autonome :			
personale di ruolo	201.141	455.396	2,28
» non di ruolo	105.621	109.928	1,04
<i>In complesso</i> . . .	306.762	565.324	1,85
TOTALE . . .	1.069.724	1.763.624	1,65
Pensionati dello Stato (pensioni dirette e indirette, al 31 dicembre 1950) . .	384.000	230.400	0,60
Personale degli enti locali (dati riferiti al 1° gennaio 1951).	352.075	575.404	1,63
Persone godenti assegni vitalizi, diretti, indiretti e per reversibilità, corrisposti dall'INADEL (al 31 dicembre 1950) .	3.108	1.372	0,44
Personale di enti di diritto pubblico (si- tuazione al 31 dicembre 1950). . . .	126.582	224.768	1,78
TOTALE . . .	1.935.489	2.795.568	1,44

(a) Cifre calcolate sulla scorta della *Situazione* al 1° luglio 1949.

Tanto lo Stato per la corresponsione degli assegni, quanto gli enti assistenziali, per le prestazioni agli iscritti, considerano conviventi a carico i familiari che secondo le norme vigenti danno diritto all'impiegato di percepire le cosiddette quote complementari, cioè la moglie e nel caso di impiegata, il marito che sia inabile permanentemente e non abbia pensioni di determinato ammontare, ecc.), i figli e figliastri fino a 18 anni o fino a 21 se studenti, i genitori quando non abbiano redditi propri di determinata misura e siano inabili al lavoro. Tale delimitazione di « conviventi a carico » rende i dati approssimati per difetto, poichè non è infrequente il caso di impiegati che oltre ai conviventi per i quali percepiscono quote complementari, ne abbiano altri, specialmente figli maggiorenni ancora agli studi.

La classificazione dei dipendenti statali consente di vedere una grande variabilità del loro carico familiare, della quale è facile rendersi conto quanto si considerino le diversità nella composizione per sesso, nella stabilità (ruolo e non ruolo) e nello stato civile ; aspetti esaminati nel capitolo precedente. Il più basso coefficiente (1,27) che spetta ai militari (calcolato sulla scorta della Situazione al 1° luglio 1949, in mancanza dei dati del 1950) è da attribuire alla preponderanza dei celibi e dei giovani (sottufficiali e militi) e il più elevato, che s'incontra per i salariati di ruolo (3,27) è da ritenere sia dovuto alla classe sociale, all'assoluta preponderanza dei coniugati e alle loro età piuttosto avanzate. I più bassi gravami che si riscontrano per il personale non di ruolo, rispetto alla corrispondente categoria di ruolo, si possono con certezza ritenere derivanti da età inferiori, maggiori aliquote di nubili e di celibi e alla influenza esercitata dalla minore sicurezza dell'impiego.

Il gravame medio dei ministeriali (1,57) è inferiore a quello degli aziendali (1,85) e quello di tutti gli statali risulta poco superiore a quello del personale degli enti locali (1,63), ma inferiore all'1,78 che spetta ai dipendenti degli enti di diritto pubblico. Invero per queste due classi comprensive di tante categorie (comunali, provinciali ...) eterogenee anche dal punto di vista professionale (amministrativi e tecnici, qualificati e generici) occorrerebbe una approfondita analisi, ma già aver veduto che i dipendenti degli enti di diritto pubblico comprendono maggiori percentuali di individui in età più avanzata (e, vedremo, anche meglio retribuiti) può valere a spiegare il maggior peso familiare.

Si veda infine che il minor carico assoluto, 0,44, è sopportato da coloro che godono di assegni vitalizi corrisposti dall'INADEL ; in proposito è da sapere che il numero dei familiari risulta da nostro calcolo approssimativo fatto in base ai dati pubblicati dall'Istituto. Anche per i pensionati dello Stato il coefficiente di 0,60 deriva dal calcolo largamente approssimato.

26. — È facile supporre che il carico familiare debba variare, oltre che con il mutare della categoria professionale, anche con il cambiare della regione. Per rendercene conto bisogna ricorrere a dati indiretti che abbiamo attinto agli enti assistenziali, INADEL ed ENPDEP, per gli occupati nei rispettivi rami di competenza (16). Per quanto invece riguarda le Amministrazioni dello Stato, l'ENPAS ha recentemente compiuto una succinta indagine campionaria della quale ci ha gentilmente comunicato i dati preliminari, che, però, conducono a un risultato complessivo un po' diverso da quello ottenuto sulla scorta della Situazione numerica fornita dal Ministero del Tesoro; risultato che, ciononostante, può essere ritenuto valido a mostrare, in misura abbastanza soddisfacente, le modificazioni del gravame familiare con il variare del territorio (17), (vedi tavola XV).

Per la composizione della Tavola XV i dati forniti dall'ENPAS e dall'INADEL per provincia sono stati riuniti per regione. Le date, diverse per i tre gruppi di dipendenti, sono date di riferimento, non quindi di rilevazione simultanea (anche ciò influisce sulla maggiore o minore approssimazione delle cifre), esse differiscono anche da quelle alle quali sono riferiti i dati contenuti nel precedente prospetto, che indica differenti gravami medi. Ma qui si vuole esaminare l'andamento del gravame col mutare della regione. In linea di massima si nota che il carico familiare, quale che sia il gruppo di lavoratori, cresce nel discendere dal nord al sud dell'Italia; non senza anomalie delle quali non è agevole nè vedere la causa nè cogliere il significato. Così, per gli statali, il bassissimo carico nella Val d'Aosta, la contrazione in Campania, che i dipendenti da enti di diritto pubblico mostrano invece in Basilicata. Anche la identità di alcuni coefficienti a parità di regione non è dato sapere quanto sia causale o casuale:

(16) Per i dipendenti da enti locali i dati sono contenuti nella Rivista *L'INADEL*, più volte citata, n. 29-30 del 1952; per quelli degli enti di diritto pubblico, l'ENPDEP ha fornito i dati inediti di recentissima elaborazione, calcolati mediante indagine campionaria.

(17) Le Situazioni numeriche del Ministero del Tesoro, considerano il gravame finanziario costituito dalle indennità caropane iscritte nei bilanci di previsione delle diverse Amministrazioni per singole categorie nelle quali non sempre rientra soltanto il personale avente diritto a tale indennità, come ad esempio alcuni insegnanti supplenti, salariati, militari, ecc. Ciò può condurre a risultati approssimati per difetto i calcoli basati appunto su detto gravame. Invece i dati degli enti assistenziali, anche se considerano i familiari a carico (ai fini delle prestazioni) entro gli stessi limiti ammessi dalle Amministrazioni statali (ai fini della corresponsione delle quote complementari e della indennità caropane) sono basati sulle dichiarazioni relative ai conviventi a carico rilasciate dagli enti datori di lavoro, dichiarazioni che gli iscritti sono tenuti ad esibire quando richiedano prestazioni per i familiari. Cosicché tanto i dati calcolati sulla scorta delle Situazioni numeriche del Tesoro, quanto quelli pubblicati o comunicati dagli enti assistenziali, non derivano da rilevazioni o campionamento *ad hoc*, epperò non si possono pretendere nè risultati correttamente confrontabili, nè la conoscenza della misura dell'attendibilità loro. Ma il materiale disponibile è quello che è; pur tuttavia, a nostro giudizio, sufficiente per fornire idea della variabilità, sì attraverso il territorio, che con il mutare dei grandi gruppi di datori di lavoro, da cui derivano differenze nelle categorie professionali, di età, sesso, ecc.

Tav. XV. — Distribuzione regionale degli occupati nelle Amministrazioni pubbliche e dei loro familiari

(Cifre assolute in migliaia)

REGIONI	DIPENDENTI N.	FAMILIARI N.	CARICO FAMILIARE MEDIO N.	DIPENDENTI N.	FAMILIARI N.	CARICO FAMILIARE MEDIO N.
	I. — Dipendenti dello Stato (a)			II. — Dipendenti Enti locali (b)		
Piemonte	75,0	95,1	1,27	26,5	32,4	1,22
Val d'Aosta	2,1	2,0	0,94	0,6	0,9	1,37
Lombardia	95,2	122,1	1,33	53,2	70,8	1,33
Trentino-Alto A.	20,8	27,2	1,30	4,3	6,8	1,59
Veneto	77,5	128,1	1,65	25,7	41,8	1,63
Friuli-Venezia G.	35,3	47,5	1,37	13,0	16,7	1,28
Liguria	54,1	82,8	1,53	19,6	23,7	1,20
Emilia-Romagna	77,7	124,8	1,61	31,8	45,4	1,42
Toscana	76,4	120,6	1,58	27,0	38,3	1,42
Umbria	20,9	37,1	1,77	6,0	8,9	1,48
Marche	27,6	48,9	1,72	10,8	18,2	1,68
Lazio	142,6	260,6	1,82	31,4	54,3	1,73
Abruzzi e Molise	27,6	59,3	2,14	9,5	19,3	2,01
Campania	97,4	186,6	1,92	29,8	64,3	2,16
Puglie	73,0	167,0	2,29	15,1	34,9	2,31
Basilicata	9,2	21,0	2,29	3,1	7,5	2,38
Calabria	30,3	60,8	2,01	9,6	23,0	2,40
Sicilia	76,8	149,2	1,95	28,5	54,7	1,92
Sardegna	28,5	63,9	2,24	6,6	13,5	2,05
ITALIA	1.048,0	1.804,6	1,72	352,1	575,4	1,63
Italia Settentrionale	437,7	629,6	1,44	174,7	238,5	1,37
» Centrale	267,5	467,2	1,75	75,2	119,7	1,60
» Meridionale	237,5	494,7	2,08	67,1	149,0	2,22
» Insulare	105,3	213,1	2,02	35,1	68,2	1,94

III. Dipendenti Enti di Diritto pubblico (c)

REGIONI	DIPENDENTI N.	FAMILIARI N.	CARICO FAMILIARE MEDIO N.	REGIONI	DIPENDENTI N.	FAMILIARI N.	CARICO FAMILIARE MEDIO N.
Piemonte	8,0	11,6	1,44	Abruzzi e Molise	2,5	4,5	1,83
Val d'Aosta	0,2	0,3	1,44	Campania	9,5	19,2	2,02
Lombardia	11,4	14,7	1,29	Puglie	6,3	15,1	2,38
Trentino-Alto A.	1,8	2,8	1,57	Basilicata	0,8	1,5	1,79
Veneto	8,2	14,8	1,79	Calabria	2,8	6,2	2,26
Friuli-Venezia G.	2,4	4,3	1,81	Sicilia	9,0	17,2	1,91
Liguria	5,0	7,4	1,46	Sardegna	0,9	3,5	1,85
Emilia-Romagna	10,4	18,5	1,79	ITALIA	127,9	219,2	1,71
Toscana	9,6	15,2	1,58	Italia Settentrionale	47,4	74,4	1,57
Umbria	1,7	2,7	1,67	» Centrale	47,7	77,6	1,63
Marche	3,0	5,3	1,77	» Meridionale	21,9	46,5	2,12
Lazio	33,4	54,4	1,63	» Insulare	10,9	20,7	1,90

tra statali e « locali » in Lombardia, tra statali e « diritto pubblico » in Toscana, e così quando vi sono minime differenze.

Per quanto riguarda gli occupati negli enti locali e in quelli di diritto pubblico, la posizione rispettiva dei coefficienti varia da nord a sud. Con due sole eccezioni di piccola entità (Lombardia e Trentino-Alto Adige) dal Piemonte alle Marche i « dipendenti locali » sopportano sempre un minor carico familiare, che dal Lazio in poi diviene superiore, con la sola eccezione delle Puglie. Molte sono le cause di questo comportamento.

L'andamento del carico familiare dei « dipendenti locali » sembra, più di quello degli altri dipendenti, riflettere la dimensione media della famiglia che pure sappiamo crescere da nord a sud. In considerazione della natura degli enti locali sembra corretta ipotesi ritenere che il « grado di regionalità » sia superiore per i loro dipendenti che per i dipendenti degli enti pubblici, i quali hanno coefficienti di carico familiare più irregolari nel passaggio dalle regioni settentrionali alle meridionali e insulari. Può anche giocare il più elevato reddito che consente un maggior carico familiare ai settentrionali e ai centrali dipendenti da enti di diritto pubblico (istituti di credito ed enti previdenziali in particolare), cosicchè il coefficiente muove a settentrione da un maggior livello ; ma il suo accrescimento, anche per questi dipendenti influenzato da cause comuni ai dipendenti dell'altro gruppo, procede più lentamente e presenta anomalie che si può ipotizzare dovute, almeno in parte, a una maggiore circolazione territoriale dei dipendenti da enti pubblici, in quanto che tra essi enti sono numerosi quelli a carattere nazionale.

L'andamento del carico a seconda della parte di territorio nazionale, corrisponde per i tre grandi gruppi di lavoratori, il minimo spettando a coloro che vivono a settentrione, il massimo ai meridionali, seguiti dagli insulari, il medio a coloro che risiedono nell'Italia centrale.

CAPITOLO VII

QUANTE PERSONE TRAGGONO I MEZZI DI SUSSISTENZA DAGLI IMPIEGHI NELLE AMMINISTRAZIONI PUBBLICHE, E LORO REDDITO

27. Considerazioni generali. — 28. Computo del reddito complessivo e medio dei dipendenti dalle pubbliche amministrazioni.

27. — Se è stato possibile determinare con sufficiente approssimazione il numero dei dipendenti delle Amministrazioni dello Stato, degli enti locali e di quelli di diritto pubblico ed altresì il loro carico familiare, tutt'altro che agevole è conoscere il reddito di questi dipendenti. Ma il problema è di vitale interesse. In termini di economia si tratta di determinare il reddito distribuito a questa ingente massa di lavoratori che provvede al sostentamento di un complesso ancor maggiore di familiari. E nell'esaminare tale aspetto non bisognerebbe neppure trascurare i lavoratori che, cessato il servizio, percepiscono pensione o assegni vitalizi, nè, i loro familiari sopravvissuti) che ne godano per reversibilità.

Per gli statali, assegni e pensioni sono indicati dettagliatamente nelle Situazioni numeriche più volte menzionate; quelli al 1° luglio 1950, sono preliminari.

Le Situazioni danno per il personale in servizio separatamente a seconda dell'Amministrazione, del ruolo e del gruppo gerarchico, la spesa annua, per stipendio e indennità carovita (importo base spettante a titolo personale e quote complementari per il coniuge la prole e i genitori), gli assegni *ad personam* riassorbibili, la tredicesima mensilità, il premio di presenza, il compenso per lavoro straordinario, le indennità particolari (militare, di P. S., ecc.) il caropane ed altre indennità e assegni fissi eventuali; il tutto corrispondente alle iscrizioni in bilancio. Sono perciò esclusi premi e compensi che formalmente non gravano sulla spesa per il personale, quali ad esempio i famosi «diritti casuali», premi in deroga e altri, che ogni Amministrazione probabilmente, trova modo di corrispondere con qualche accorgimento. Avremmo voluto compiere una ricerca in proposito, ma le difficoltà sono praticamente insormontabili; ciò nonostante pensiamo di non esser molto lontani dalla realtà facendo l'ipotesi che tali accessori ammontino nel complesso al 10 % del totale assegni di lire 549.421 milioni, indicati nella tavola XVI. Da tener presente che tale maggiorazione complessiva non va a beneficio di tutti i dipendenti in proporzione agli assegni, poichè anzi è da ritenere che il numero

di coloro che ne usufruiscono non costituisca la maggioranza. Tenuto conto di tale maggiorazione si può ritenere che l'importo totale rappresenti l'effettivo reddito degli statali (18).

Per i dipendenti dagli enti locali e da quelli di diritto pubblico il calcolo apparentemente esatto è, in effetti, alquanto approssimato. Esso è fatto sulla scorta dei contributi percepiti dagli enti assistenziali come indicato qui di seguito.

L'INADEL per l'assistenza sanitaria percepisce un contributo pari al 4 % sulle retribuzioni (stipendio, carovita, e quote complementari, indennità di presenza e 13^a mensilità) dei dipendenti di ruolo e non di ruolo. Il calcolo è basato sugli accertamenti del 1951, di circa 4.588 milioni di lire; perchè negli accertamenti del 1950 sono compresi gli assegni per indennità di funzione, dal 1° luglio 1949 al 31 dicembre 1950, che non sarebbe stato possibile separare; ma, dato anche il metodo di imposizione dei contributi, non si commette errore apprezzabile ai nostri fini riferendo il risultato al numero dei dipendenti al 31 dicembre 1950 innanzi riportato. Così operando risulta un totale assegni di L. 114.700 milioni. Tenuto conto del numero dei dipendenti e del loro carico familiare, tale risultato sembra alquanto in difetto: esso conduce ad una retribuzione media mensile per dipendente di L. 27.149 e alla disponibilità media *pro capite* di L. 10.306. È da tener presente che in queste categorie di dipendenti predominano i salariati di ruolo (112.372 con 217.000 familiari), gli avventizi (59.753 con 68.339 familiari) e i salariati avventizi (108.699 con 173.150 familiari) che nel complesso formano 280.823 dipendenti con 458.591 familiari. Gli impiegati di ruolo, che sono certamente coloro che percepiscono gli assegni più elevati, ammontano soltanto a 71.252 con 116.813 familiari; inoltre la massima parte è costituita dai comunali (numero 232.045 sul totale di 352.075) per i quali preponderano retribuzioni basse. Ma non è neppure da escludere che oltre alle voci suindicate, nelle quali si frazionano le retribuzioni e che vengono prese per base del contributo del 4 %, altri compensi vengano corrisposti, sia pure non rilevanti nel complesso, in relazione a prestazioni particolari, quali *in primis*, il lavoro straordinario. Tutto ciò considerato, riteniamo approssimato per difetto il totale assegni come sopra calcolato che, pertanto, abbiamo aumentato del 10 %, (probabilmente ancora inferiore alla realtà) e riportato nel prospetto in L. 126.170 milioni.

Sarebbe stato utile completare i dati con quelli riguardanti i pensionati degli enti locali, ricerca impossibile senza un'apposita complessa indagine. Abbia-

(18) S'intende che rimangono altresì esclusi i proventi costituiti da gettoni di presenza, che alcuni funzionari, di solito di grado piuttosto elevato, hanno in relazione ad incarichi presso organismi parastatali o controllati dallo Stato, nonchè la differenza di valore che può esservi tra il caropane e la razione viveri, talvolta corrisposta agli appartenenti ai corpi armati.

mo soltanto notizie degli assegni vitalizi (diretti, indiretti e di reversibilità) che l'INADEL corrisponde al personale collocato a riposo per vecchiaia, infermità ecc., in quanto non abbia diritto a pensione. Dalle più volte menzionata Rivista l'INADEL, sappiamo che tali assegni in godimento al 31 dicembre 1950 erano 3.108 per L. 87 milioni.

Per la determinazione degli assegni dei dipendenti dagli enti di diritto pubblico abbiamo proceduto in modo analogo a quello esposto per i « dipendenti locali », sapendo che il contributo percepito dall'ENPDEP è ragguagliato al 3,50 % dei soliti assegni e che il gettito totale per l'anno di competenza 1950 fu di L. 2.317,3 milioni. Gli assegni complessivi risulterebbero perciò di L. 66.209 milioni e sono da riferire ai 126.582 dipendenti, al 31 dicembre 1950. Ma anche qui siamo in presenza di una approssimazione, per stimare la quale bisogna rifarsi alla composizione professionale di questi dipendenti, tra i quali, già vedemmo, preponderano quelli degli istituti di credito (35,8 %), degli enti previdenziali (22,6 %) e quelli di enti vari (32,3). I primi, come è noto, oltre ai normali assegni e alla 13^a mensilità hanno tutti o quasi una 14^a mensilità, non pochi anche una 15^a e compensi particolari. Taluni vi aggiungono probabilmente una 16^a mensilità e altri compensi. Anche i dipendenti degli enti previdenziali, e specialmente dei maggiori, godono com'è noto di un buon trattamento; migliore ancora è quello dei dipendenti di molti enti o istituti che fanno parte della categoria vari, citati in nota al paragrafo 19, quali Azienda Carboni, Camere di Commercio, Cassa del Mezzogiorno, Comitato Petroli, I.R.I., I.N.A., ecc., ed anche tra i dipendenti degli enti iscritti facoltativamente (che formano il residuo 9,3 %) ve ne sono dei ben retribuiti: quei dell'AGIP, dell'ARAR, della CIT, delle Associazioni sindacali, il Senato della Repubblica, e via dicendo.

Nel complesso perciò è da ritenere che il calcolato ammontare delle retribuzioni di questo personale in L. 66.209 milioni sia assai in difetto. Esso d'altro canto darebbe luogo ad una retribuzione media mensile per dipendente di Lire 43.588 ed una disponibilità media *pro capite* di L. 15.704. Cifre entrambe troppo basse al confronto di qualunque similare categoria di impiegati statali. Ma è parimente vero che la correzione presenta difficoltà pressochè insuperabili. Mediante qualche scambio di idee con competenti di vari settori e con un pizzico di logica è da ritenere che il complesso delle retribuzioni di questi dipendenti possa ritenersi di 92 milioni di lire, quanti ne figurano nella tavola.

28. — La tav. XVI che segue non manca d'interesse. Apparirà innanzitutto strano che i mal retribuiti impiegati dello Stato non siano tali al confronto dei meno favoriti dipendenti dagli enti locali, dei quali però non conosciamo la composizione per categoria professionale che può influire sul dato medio. Bisogna infatti ricordare che la massima parte dei « dipendenti locali »

Tav. XVI. — Reddito complessivo e medio dei dipendenti dello Stato e degli enti pubblici

AMMINISTRAZIONI E CATEGORIE	DIPENDENTI O PENSIONATI E FAMILIARI	ASSEGNI IN MILIONI DI LIRE	ASSEGNI MEDI MEN- SILI PER DIPENDEN- TE O PEN- SIONATO Lire	DISPONI- BILITÀ MEDIA PRO CAPITE Lire
Ministeri:				
impiegati di ruolo	193.007	49.828	64.962	21.493
» non di ruolo	212.225	42.709	41.052	16.745
salariati di ruolo.	12.598	1.510	42.655	9.988
» non di ruolo	333.481	40.680	38.636	10.166
Personale dell'Ordine giudiziario. . .	26.348	9.373	76.909	29.645
Insegnanti: di ruolo.	386.934	96.040	49.060	20.666
non di ruolo	180.325	34.982	37.681	16.166
Personale militare.	616.344	120.000	36.833	16.250
<i>In complesso. . .</i>	<i>1.961.262</i>	<i>395.122</i>	<i>43.128</i>	<i>18.458</i>
Aziende autonome:				
personale di ruolo	656.537	112.989	46.855	14.346
» non di ruolo	215.549	41.310	32.693	15.995
<i>In complesso. . .</i>	<i>872.086</i>	<i>154.299</i>	<i>41.986</i>	<i>14.753</i>
TOTALE . . .	2.833.348	549.421	42.801	16.192
Pensionati dello Stato (diretti e in- diretti al 31 dicembre 1950) . . .	614.400	110.000	23.872	14.920
Personale degli enti locali (dati riferiti al 1° gennaio 1951)	927.479	126.170	29.863	11.336
Personale godenti assegni vitalizi, di- retti, indiretti e per riversibilità, corrisposti dall'INADEL (al 31 di- cembre 1950)	4.480	87	2.333	1.618
Personale degli enti di diritto pub- blico (situazione al 31 dicembre bre 1950)	351.350	92.000	60.566	21.821
TOTALE . . .	4.731.057	877.678	37.789	15.458

è rappresentata dai municipali, tra i quali rientrano certamente anche manovali o assimilabili addetti ai giardini, alla nettezza urbana, il personale di pulizia degli ospedali, ecc. Ma soprattutto occorre tener presente che mentre le rilevazioni che riguardano gli statali sono dirette e consentono scarse evasioni, indirette sono le altre e consentono forti evasioni. Per il personale degli enti di diritto pubblico vale quanto già scritto, che apparrà ancor più giustificato appena si vada a rivedere quali enti rientrano nella categoria, della quale fan parte, oltre alle banche, tanti altri istituti che, almeno secondo l'opinione comune, sono tra quelli che meglio retribuiscono il proprio personale.

Nell'ambito degli statali troviamo meglio remunerati gli appartenenti alla Magistratura (L. 76.909). Non bisogna però perdere di vista che si tratta di medie calcolate sul complesso dei dati e che su esse ha influenza la composizione per grado gerarchico: vedemmo con la tavola XI che in questo ramo preponderano i gradi dal 5° al 7°. Per effetto della composizione (più della metà sono magistrati) e con il giuoco dei gradi, piuttosto elevati e del basso carico familiare (1,59) la categoria è quella che ha la maggiore disponibilità *pro capite*, L. 29.645. Subito dopo si pone il personale di ruolo dei ministeri, (L. 64.962) che in massima parte si trova nei gradi dal 6° all'8°; non è però al secondo posto per la disponibilità mensile *pro capite* (L. 21.493) poichè ha un coefficiente di carico familiare piuttosto elevato (2,02). Scendendo di un gradino troviamo gli insegnanti di ruolo; ma si tratta di scalino sensibile, poichè gli assegni medi sono di lire 49.060; e i componenti le famiglie non si trovano troppo svantaggiati in funzione del carico piuttosto basso (1,37) che fa loro disporre di L. 20.666 *pro capite*.

L'analisi può continuare allargando a piacimento i confronti. Ci limitiamo a dire che il complesso del personale dei ministeri ha una retribuzione media di lire 43.128, (disponibilità *pro capite* di L. 18.458) appena superiore a quella di tutti i dipendenti dello Stato (compresi cioè quelli delle Aziende autonome) per i quali il reddito medio scende a 42.801 e la disponibilità *pro capite* a 16.192.

Eccezione fatta per i pensionati e per i « vitalizi », in peggiori condizioni si trova il personale degli enti locali (L. 29.836) anche per quanto riguarda la disponibilità a testa che è tra le minori (L. 11.336). Si osservi che il personale non di ruolo ha retribuzioni sempre inferiori a quelle del corrispondente personale di ruolo, ma la disponibilità media si comporta variamente in relazione al carico familiare. Nel suo complesso questa massa di dipendenti insieme ai familiari a carico costituiva al 1950 più del 10 % della totale popolazione dell'Italia. Essa percepiva assegni per 877.678 milioni di lire, che salgono a quasi 932 miliardi quando si computi quel 10 % in più sul totale percepito dagli statali sotto forma di accessori vari, come abbiamo indicato al § 27, e che è pure da considerare. Detto importo corrisponde all'11,2 % del reddito nazionale

loro che per il 1950 è calcolato dall'Istituto Centrale di Statistica in L. 8.323 miliardi, e al 13,9 % di quella parte di detto reddito destinato ai consumi finali calcolata da detto Istituto in L. 6.702 miliardi.

L'Istituto Centrale di Statistica fornisce anche i dati del prodotto netto per ramo di attività e indica quello della pubblica amministrazione in L. 695 miliardi; ma in tali Amministrazioni, agli effetti del calcolo, sono compresi soltanto i Ministeri, i Comuni e le Province, ed escluse le Aziende autonome dei trasporti e delle comunicazioni, quella dei monopoli, ecc., il reddito delle quali risulta incluso nel prodotto privato, al pari di quello degli enti di diritto pubblico che hanno anche scopo di lucro, di alcuni istituti di assicurazione e di previdenza, ecc., per i quali non sempre sono possibili discriminazioni che consentano confronti tra la menzionata cifra del prodotto netto e le spese per il personale delle amministrazioni che hanno contribuito alla formazione di tale prodotto. Ciò nonostante, a titolo largamente indicativo, possiamo considerare che alla formazione di detto prodotto netto abbiano contribuito i ministeri (spese per il personale miliardi di lire 395 più il 10 %) le amministrazioni comunali e provinciali (spese per il personale pari al 90 % del totale di L. 126 miliardi), con un totale spese per il personale di L. 547 miliardi, corrispondenti a circa il 79 % di esso prodotto (19).

(19) Per la metodologia del calcolo del reddito nazionale e delle sue componenti vedasi: ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA, *Annali di Statistica*, Serie VIII, vol. III, *Studi sul reddito nazionale*, Roma, 1950; per i dati del 1950, v. idem *Annuario Statistico Italiano* 1950, Roma, 1951.

CONCLUSIONE

29. Riassunto e considerazioni di natura previsiva.

29. — Avvertiamo che non può esser dato valore assoluto a considerazioni che siano basate su differenze aritmetiche e non sui minuti elementi dei quali occorrerebbe disporre per giungere a risultati attendibili, al fine di individuare mezzi atti ad accrescere l'occupazione nelle numerose e tanto differenti categorie di pubbliche Amministrazioni.

Ricordiamo di avere scritto nella premessa che queste Amministrazioni costituiscono il settore per il quale la disoccupazione non è determinabile dal punto di vista quantitativo. Aggiungiamo che teoricamente si potrebbe determinare il numero di coloro che, non occupati, siano in possesso di titoli di studio o professionali normalmente richiesti dalle dette Amministrazioni, ma questi tali più spesso cercano indifferentemente occupazione in più campi, compreso quello del pubblico impiego. Si potrebbe tener conto del numero dei candidati che nei concorsi presso dette Amministrazioni non risultarono vincitori. Ma sono tutte enunciazioni teoriche di scarso valore agli effetti di una applicazione pratica. Settore perciò quello del pubblico impiego (largamente inteso) che ben difficilmente può essere trattato secondo lo schema teorico del *full employment*.

Bisogna accontentarsi di quel poco di cui si può disporre; epperò di trarre qualche idea dai dati che riguardano gli « statali », per i quali nella tavola che segue, distintamente per Amministrazione e per categoria di dipendenti, sono indicati i posti di ruolo, quelli occupati e il numero dei dipendenti non di ruolo. Sono quindi calcolate (tav. XVII) le differenze tra posti nei ruoli e personale in servizio, per porre in rilievo che, quasi nella totalità delle categorie, il personale in servizio (di ruolo e non di ruolo) supera — sovente in misura cospicua — i posti di ruolo. A tale eccedenza però non sembra si possa dare valore assoluto di super saturazione delle necessità, bensì di superamento dello « stato di diritto » (numero dei posti nei ruoli) da parte dello « stato di fatto » (volume di occupazione) derivante da bisogni e istanze varie (a loro luogo indicate) rispetto alle quali l'ampiezza dei ruoli non fu tempestivamente adeguata.

Tralasciato il personale militare, per il quale qualunque considerazione dovrebbe muovere da altri accertamenti, l'eccedenza complessiva del personale civile ammonta a 226.314 unità rispetto alla disponibilità dei ruoli. Il maggiore contributo è dato dal personale civile, impiegati e salariati, 157.071

Tav. XVII. — Confronto tra posti nei ruoli, posti occupati e personale non di ruolo delle Amministrazioni dello Stato, al 1° luglio 1950

AMMINISTRAZIONI E CATEGORIE	POSTI NEI RUOLI		PERSONALE NON DI RUOLO N.	PERSONALE DI RUOLO E NON DI RUOLO N.	DIFFERENZA TRA POSTI NEI RUOLI E PER- SONALE IN SERVIZIO : N.
	IN COMPLESSO N.	OCCUPATI N.			
<i>Impiegati</i>	109.089	63.734	86.372	150.106	+ 41.017
Presidenza Consiglio. .	3.712	2.985	1.571	4.556	+ 844
Min. Affari Esteri. . .	1.213	1.138	2.404	3.542	+ 2.329
» Africa Italiana. . .	3.308	(a) 986	(a) 5.366	6.352	+ 3.044
» Agric. e Foreste . .	4.324	2.563	1.423	3.986	— 338
» Ind. e Commercio . .	1.799	1.157	485	1.642	— 157
» Comm. con l'Est. . .	572	428	145	573	+ 1
» Lav. e Prev. Soc. . .	2.058	1.202	3.657	4.859	+ 2.801
» Marina Mercantile . .	478	402	706	1.108	+ 630
» Trasporti	985	790	500	1.290	+ 305
» Finanze	34.623	19.873	18.509	38.382	+ 3.759
» Tesoro	8.867	4.665	5.604	10.269	+ 1.402
» Difesa.	8.936	4.873	19.548	24.421	+ 15.485
» Interno	10.243	9.112	3.396	12.508	+ 2.265
» Lavori Pubblici . .	6.985	3.295	10.532	13.827	+ 6.842
» Pubblica Istruz. . .	18.666	8.569	8.653	17.222	— 1.444
» Grazia e Giust. . .	2.320	1.696	3.873	5.569	+ 3.249
<i>Personale civile dell'Or- dine giudiziario. . .</i>	10.992	10.040	—	10.040	— 952
<i>Personale militare dello Ordine giudiziario . .</i>	169	116	—	116	— 53
<i>Insegnanti secondari e superiori</i>	193.602	27.924	48.855	76.779	+ 46.896
<i>Insegnanti elementari e assimilati</i>		135.210	28.509	163.719	

(a) In massima parte comandato presso altre Amministrazioni.

Segue: Tav. XVII. — Confronto tra posti nei ruoli, posti occupati e personale non di ruolo delle Amministrazioni dello Stato al 1° luglio 1950

AMMINISTRAZIONI E CATEGORIE	POSTI NEI RUOLI		PERSONALE NON DI RUOLO N.	PERSONALE DI RUOLO E NON DI RUOLO N.	DIFFERENZA TRA POSTI NEI RUOLI E PERSONALE IN SERVIZIO: N.
	IN COM- PLESSO N.	OCCUPATI N.			
<i>Salariati</i>	<i>20.530</i>	<i>2.950</i>	<i>87.743</i>	<i>90.693</i>	<i>+ 70.163</i>
Presidenza Consiglio . .	—	—	149	149	+ 149
Min. Affari Esteri. . .	34	33	31	64	+ 30
» Agric. e Foreste .	7	3	308	311	+ 304
» Industr. e Comm.	7	5	50	55	+ 48
Lav. e Prev. Soc.	—	—	22	22	+ 22
» Marina Mercantile	—	—	160	160	+ 160
» Trasporti	—	—	28	28	+ 28
» Finanze	62	42	636	678	+ 616
» Tesoro	90	71	218	289	+ 199
» Difesa.	18.857	1.371	81.605	82.976	+ 64.119
» Interno	—	—	757	757	+ 757
» Lavori Pubblici .	951	935	1.512	2.247	+ 1.496
» Pubblica Istruz. .	—	—	1.720	1.720	+ 1.720
» Grazia e Giustizia.	522	490	547	1.037	+ 515
<i>Personale civile, in com- plesso</i>	<i>334.382</i>	<i>239.974</i>	<i>251.479</i>	<i>491.453</i>	<i>+ 157.071</i>
<i>Personale militare . .</i>	<i>222.392</i>	<i>222.392</i>	<i>49.117</i>	<i>271.509</i>	<i>+ 49.117</i>
<i>Personale delle Ammi- nistrizioni dello Stato, in complesso</i>	<i>556.774</i>	<i>462.366</i>	<i>300.596</i>	<i>762.962</i>	<i>+ 206.188</i>
<i>Aziende autonome .</i>	<i>237.519</i>	<i>201.141</i>	<i>105.621</i>	<i>306.762</i>	<i>+ 69.243</i>
Monopoli di Stato . .	27.391	25.074	5.381	30.455	+ 3.064
Monopolio delle banane	32	4	22	26	— 6
Azienda delle Strade .	6.964	6.227	1.195	7.422	+ 358
Azienda Foreste Dem.	—	383	—	383	+ 383
Poste e Telecomunicaz.	26.517	20.935	73.761	94.696	+ 68.179
Servizi telefonici . . .	2.070	1.378	1.401	2.779	+ 709
Ferrovie dello Stato. .	174.575	147.483	23.518	171.001	— 3.574
TOTALE . . .	794.293	663.507	406.217	1.069.724	+ 275.431

unità così distribuite: impiegati 41.017, salariati n. 70.163, insegnanti 46.896. L'eccedenza è anche forte nelle Aziende autonome: 69.243.

Con tale stato di fatto che bisogna considerare insieme al *deficit* del bilancio statale, alla pressione tributaria, ecc., come si può vedere possibile un maggior collocamento di lavoratori nelle Amministrazioni in discorso? E come non considerare, da un lato, le istanze di studiosi, della stampa, di alcuni alti funzionari dello Stato medesimo, che pongono in guardia contro l'aumento di questi dipendenti e, dall'altro, le istanze dei dipendenti che lamentano basse retribuzioni o la insufficiente rivalutazione di esse? Coscicchè in proposito sarebbe da invocare, per alcune Amministrazioni, addirittura un consolidamento del numero dei dipendenti, e qualora le attribuzioni di questi dovessero aumentare, sembrerebbe opportuno richiedere, piuttosto, una maggiore produttività, mediante il miglioramento degli ordinamenti, che in molti settori dell'Amministrazione non sono più adeguati alla complessità e al ritmo della vita moderna.

Settore dunque quello delle Amministrazioni dello Stato precluso a qualunque maggiore occupazione? In linea di massima la risposta dev'essere affermativa. Del resto abbiamo veduto nei capitoli che precedono che vi è già una tendenza alla contrazione in quasi tutte le Amministrazioni (comprese le Aziende autonome) e le categorie. Ciò nonostante, più che le cifre suindicate, considerazioni di facile evidenza fan pensare che vi sia ancora qualche possibilità di assorbimento in alcuni rami, ad esempio, in quello dell'insegnamento, per il crescente numero di popolazione scolastica; nelle specializzazioni tecniche (medici, ingegneri, ecc. per il sempre maggiore intervento loro nell'attività amministrativa.

I dati analitici e particolareggiati offrono una visione sintetica, con la quale ci sembra utile chiudere questa breve esposizione. D'altra parte rimane sempre presente la cifra totale dei dipendenti dello Stato, (1.069.724), sovente considerati in blocco, dai meno esperti, come burocrazia. Nella tav. XVIII che segue sono posti a confronto i dati del 1938, del 1949 e del 1950, senza distinzione di stato giuridico.

Nelle pagine precedenti, considerando la natura delle Aziende autonome e la necessità per esse di conseguire determinati risultati economici o contenere il deficit, abbiamo accennato al processo di contrazione del numero dei dipendenti, in atto dal 1949 (nel 1948 assommavano a 328.180). Questa tendenza, che deriva dall'assestamento reso necessario dal ritorno alla normalità fa escludere, almeno per un immediato futuro, la possibilità di fare assorbire da queste Aziende altri lavoratori.

I settori militari non consentono previsioni in alcun senso, e con essi sono da considerare gli operai e i salariati (90.693) dei quali 82.976 sono alle dipendenze dei tre rami della Difesa.

Tav. XVIII. — Dati riepilogativi del personale statale

CATEGORIE DI PERSONALE	A N N I		
	1938	1949	950
Ordine giudiziario :			
magistrati	} 8.920	5.106	5.659
cancellieri		4.384	4.497
Impiegati civili	81.953	153.970	150.106
Operai o salariati	73.254	93.386	90.693
Insegnanti secondari e superiori . . .	31.289	70.767	76.779
Insegnanti elementari e assimilabili .	105.478	165.674	163.719
Ufficiali	40.245	25.166	25.115
Sottufficiali	74.153	82.144	77.709
Militi	99.201	168.752	168.685
<i>In complesso</i> . . .	514.493	769.349	762.962
Personale delle Aziende autonome . .	234.957	319.912	306.762
TOTALE (a) . . .	749.440	1.089.261	1.069.724

(a) Escluso il personale civile e militare africano che figura nei dati della tav. V.

Il campo rimane, così, ristretto agli insegnanti, per i quali aggiungiamo al già detto, che dopo la contrazione del periodo postbellico, il numero degli alunni nelle scuole statali medie, inferiori e superiori è in forte ripresa e così nelle scuole elementari. Vi è inoltre da considerare il lavoro fortemente accresciuto degli uffici giudiziari, per il quale pure si può vedere possibilità di assorbimento di elementi specializzati.

Sembra perciò dover concludere che, ferme rimanendo le attuali condizioni e immutato l'indirizzo dell'attività statale, questo settore offre ben scarse possibilità di contribuire ad alleggerire il mercato della disoccupazione.

Pur tuttavia rimane da tener presente che in linea generale il personale civile di ruolo costituisce una popolazione piuttosto vecchia. Essa dà luogo a una piramide la quale difetta di elementi giovani che inserendosi dal basso assicurino quel processo di rinnovamento indispensabile alla vita di qualunque gruppo sociale. Per tal motivo sarebbe da attendere una occupazione più che normale (maggiore cioè della comune richiesta che dovrebbe aver luogo per

sostituire coloro che annualmente vengono eliminati per limiti di età), ma occorrerebbe prima poter esaminare la massa degli straordinari e degli avventizi delle varie classi — destinati, come sappiamo, alla immissione nei ruoli — previa immissione nei ruoli transitori e nelle funzioni. Si deve pertanto porre per lo meno una sospensiva alla possibilità di rendersi conto della capacità di assorbimento di nuove unità in questo grande ed importante settore del lavoro, quando ne saranno noti gli indispensabili elementi.

Infine, per quanto riguarda gli enti locali e quelli di diritto pubblico, non è possibile alcun ragionamento in proposito. In generale si ha l'impressione che anche negli svariati rami di questi due grandi settori non vi siano apprezzabili prospettive di maggiore occupazione. Potranno forse fare eccezione i grandi organismi assistenziali con il perfezionamento e l'estendersi delle prestazioni, ma ovviamente il problema di una maggiore occupazione nelle Amministrazioni pubbliche richiederebbe una minuta analisi delle attribuzioni e del funzionamento loro, analisi che dovrebbe in primo luogo considerare se l'indirizzo politico-economico debba subire modificazioni.

GIULIANO MAZZONI

**IL LAVORO A DOMICILIO NEI SUOI FONDAMENTALI ASPETTI
GIURIDICI ED ECONOMICI**

PAGINA BIANCA

CAPITOLO UNICO

1. Posizione del problema giuridico. — 2. Disposizioni legislative. — 3. Caratteristiche giuridiche del lavoro a domicilio. — 4. Lavoro a domicilio e artigianato. — 5. La definizione del « lavorante a domicilio » secondo i rilievi statistici. — 6. La determinazione statistica della professione. — 7. Il numero dei « lavoratori a domicilio » secondo il censimento del 1936. — 8. Il costo dei lavoratori a domicilio. — 9. Aspetti patologici del lavoro a domicilio. — 10. Rimedi proposti e progetti legislativi. — 11. I lavoratori a domicilio e la disciplina del collocamento.

1. — La definizione giuridica del lavoro a domicilio si presenta oltremodo difficile, almeno se essa si voglia precisare in riferimento, da un lato, al lavoro subordinato, dall'altro, a quello autonomo. Spesso si tratta di svolgimento di una attività ibrida che può essere attribuita all'uno o all'altro dei due settori : dipende dal criterio che viene seguito nell'impostazione del problema e dipende anche da elementi di fatto, che di volta in volta possono alterare le conclusioni rispetto al fenomeno stesso. La stessa evoluzione della legislazione dimostra tutta l'incertezza che regna tuttora in questo delicato settore dell'attività lavorativa : e le stesse indagini e rilevamenti statistici soffrono, come vedremo, del medesimo inconveniente.

Da un punto di vista ristretto e letterale sarebbe facile identificare il lavoratore a domicilio nei confronti del lavoratore subordinato ; quest'ultimo lavora nell'azienda cioè presso il domicilio del datore di lavoro « alle dipendenze e sotto la direzione dell'imprenditore » come dice l'art. 2094 del codice civile ; il primo, invece, cioè il lavoratore a domicilio, non lavora nell'azienda, ma piuttosto *al proprio domicilio* e quindi non è soggetto a quella dipendenza gerarchica e a quella direzione tecnica che sono caratteristiche essenziali del lavoratore subordinato. Ma la distinzione non è così semplice : anzitutto, perchè vi sono, anche nel campo del lavoro subordinato, dei lavoratori « subordinati » *esterni*, cioè che lavorano fuori dell'azienda, pur rimanendo subordinati (es. i viaggiatori, che sono semplici impiegati) ; in secondo luogo, perchè il cosiddetto lavorante a domicilio lavora anche fuori della propria abitazione, sebbene esca sempre dalla sfera di direzione e di disciplina dell'azienda.

2. — La definizione del lavoro a domicilio riesce quindi più agevole a darsi negativamente anzichè positivamente. È cioè più facile dire che il lavoratore a domicilio *non lavora nei locali dell'imprenditore* e quindi sotto la sua direzione o sorveglianza, anzichè dire che il lavoratore a domicilio è colui che presta

il proprio lavoro con « subordinazione economica » nei confronti di un imprenditore o committente.

Il legislatore ha dato tuttavia una definizione positiva che è quella dell'art. 4 del R. D. 28 agosto 1924, n. 1422 (regolamento per l'applicazione delle leggi sulla invalidità e la vecchiaia). Secondo tale norma « sono considerati lavoratori a domicilio le persone dell'uno e dell'altro sesso che eseguono, a tempo, a cottimo, ad opera o in qualsiasi altra forma, lavori retribuiti, per conto di un imprenditore, nella propria abitazione o in locali che non siano di pertinenza dell'imprenditore, nè sottoposti alla sua sorveglianza diretta ».

Questa definizione è servita di base alla legislazione successiva, cioè tanto alle norme protettive che non si applicano al lavoro a domicilio, es.: il divieto del lavoro domenicale (1), il limite di orario di lavoro giornaliero e settimanale (2), quanto alle norme di previdenza sociale che in parte si applicano anche al lavoro a domicilio (3). Valgono invece, anche per il lavoro a domicilio, come per il lavoro subordinato, l'obbligo del libretto di lavoro di cui alla legge 10 gennaio 1935, n. 112, e il divieto di impiego dei fanciulli minori degli anni 14 (4).

La definizione legislativa è servita di base per l'elaborazione che dottrina e giurisprudenza hanno fatto per identificare gli indici caratteristici del lavoro a domicilio.

a) Il primo indice sta proprio nella mancanza di quel vincolo giuridico che, nel lavoro subordinato, pone a disposizione, in una determinata azienda, il lavoratore dipendente; il lavoratore a domicilio è padrone della sua attività (5) perchè è libero del suo tempo, non ha orario di lavoro e la sua attività lavorativa sfugge in gran parte al potere gerarchico e ai controlli tecnici inerenti al lavoro subordinato.

b) Il secondo indice si ha in una particolare deficienza organizzativa che fa di questi lavoratori dei soggetti particolarmente deboli dal lato economico, pur non trovandosi essi sullo stesso piano dei lavoratori dipendenti perchè manca loro la subordinazione giuridica dall'imprenditore. La dottrina identifica questa posizione particolare col concetto di « subordinazione economica » per cui il lavoratore a domicilio dipende economicamente da un imprenditore (o da

(1) Art. 1, n. 3, legge 22 febbraio 1934, n. 370.

(2) R. D. L. 15 marzo 1923, n. 692.

(3) Si applicano al lavoro a domicilio l'assicurazione invalidità e vecchiaia e tubercolosi (art. 37 R. D. L. 4 ottobre 1935, n. 1827); l'assicurazione maternità in sostituzione della ass. nuzialità e natalità (art. 24 legge 26 agosto 1950, n. 860); l'assicurazione malattie (legge 11 gennaio 1943, n. 138). Non si applicano l'assicurazione contro la disoccupazione (art. 40 n. 3 R. D. L. 4 ottobre 1935, n. 1827); l'assicurazione contro gli infortuni e le malattie professionali (art. 18 n. 1, R. D. L. 17 agosto 1935, n. 1756); gli assegni familiari (art. 1, lett. d) R. D. L. 17 giugno 1937, n. 1048.

(4) Art. 1, lett. c legge 26 aprile 1934, n. 653.

(5) BARASSI, *Il diritto del lavoro*, Milano 1949, vol. 1^o, p. 309 segg.

poche aziende) in quanto riceve le possibilità del proprio lavoro abitualmente da questi committenti.

c) Il terzo indice sta nel luogo dove il lavoratore svolge il proprio lavoro che è l'abitazione dello stesso lavoratore oppure in locali diversi dall'abitazione, ma, comunque, fuori della sfera giuridica di colui che è il committente del lavoro.

Pur con queste sostanziali differenze, si venne affermando una tendenza (che la giurisprudenza confermò) che unificava, sotto certi aspetti, il lavoro a domicilio col lavoro subordinato vero e proprio. Tale tendenza si affermò nella stessa applicabilità sancita, in periodo corporativo, dai contratti collettivi di lavoro ai lavoratori a domicilio (21^a dichiarazione Carta del lavoro); nell'inquadramento sindacale dei lavoratori a domicilio tra i lavoratori subordinati e non fra gli artigiani; nell'applicazione di norme corporative nell'industria dell'abbigliamento e del legno ai lavoratori a domicilio (7). La definizione giuridica adottata dal decreto 1924 trovò in questo periodo una maggiore precisazione nel decreto ministeriale 2 agosto 1932, sopra ricordato, nel quale si sostituisce al concetto di « lavoro per conto di un imprenditore » il concetto di « lavoro su commissioni di imprenditori » e quello di « lavoro su commissioni di imprenditori e consumatori diretti, purchè provvedano all'esecuzione del lavoro da soli e con l'ausilio di soli familiari ».

Ulteriore conferma di questa tendenza legislativa a considerare il lavoro a domicilio come rientrante nel lavoro subordinato, quanto alla disciplina contrattuale, si ha nell'odierno art. 2128 del codice civile il quale dichiara: « ai prestatori di lavoro a domicilio si applicano le norme di questa sezione, in quanto compatibili con la specialità del rapporto ». E le norme cui l'art. 2128 si riferisce sono appunto quelle sul « rapporto di lavoro » nell'impresa, cioè quelle del rapporto subordinato. Da un lato, il codice riconosce « la specialità del rapporto » di lavoro a domicilio che ha le caratteristiche del lavoro autonomo, anzichè di quello subordinato: dall'altro, proprio in considerazione della debolezza economica del lavoratore (subordinazione economica), applica a questo lavoratore, in quanto possibile, le stesse norme dettate per il lavoro subordinato vero e proprio. E questa applicazione, insieme coll'estensione dei contratti collettivi di lavoro, è stata ritenuta la forma di tutela giuridica più efficace per i lavoratori a domicilio.

(6) Decreto ministeriale 2 agosto 1932, in *Gazz. Uff.* 16 agosto 1932, n. 188.

(7) Norma del 1° giugno 1935 pubblicata nel *Bollettino Ufficiale* del Ministero delle corporazioni del 5 aprile 1936, fasc. 132, all. 815); norma dell'11 gennaio 1936, pubblicata nel *Bollettino Ufficiale* delle informazioni corporative, gennaio 1936).

3. — Da questa elaborazione legislativa e giurisprudenziale restava meglio delimitata la figura del « lavoratore a domicilio » che, se è intermedia tra il lavoro *autonomo* e quello *subordinato*, veniva ricondotta dalla legge civile e dalla speciale legislazione sociale sotto l'ambito di quest'ultimo. È nota l'inconciliabilità giuridica tra il concetto di lavoro *autonomo* e quello di lavoro *subordinato* (8) : si ha il primo — secondo la norma dettata dal codice civile all'art. 2222 — « quando una persona si obbliga a compiere verso un corrispettivo un'opera o un servizio, con lavoro prevalentemente proprio e senza vincolo di subordinazione nei confronti del committente » ; si ha il secondo, quando una persona « si obbliga mediante retribuzione, a collaborare nell'impresa, prestando il proprio lavoro intellettuale o manuale alle dipendenze e sotto la direzione dell'imprenditore » (art. 2093 cod. civ.). È chiaro che il lavoro a domicilio, in sé e per sé considerato, ha più le caratteristiche del lavoro autonomo anzichè di quello subordinato (9) : tuttavia la legge e il diritto sindacale (contratti collettivi) lo ricomprendono, per ragioni sociali ed economiche, nel lavoro subordinato e ad esso applicano, in quanto sia possibile, le relative norme.

Ciò premesso, occorre ora individuare la figura del lavoratore a domicilio come ci risulta definita dalla legge, dal diritto sindacale e dalla giurisprudenza :

- a) è, anzitutto, lavoratore a domicilio chi lavora personalmente nella propria abitazione, senza sorveglianza diretta, per conto di un imprenditore, ricevendone un corrispettivo ;
- b) è anche lavoratore a domicilio chi lavora per conto di diversi imprenditori o di committenti che vendano a terzi ;
- c) è anche lavoratore a domicilio, fermi restando i presupposti suddetti, chi lavora *fuori* della propria abitazione, purchè in locali che non siano di pertinenza o sottoposti alla sorveglianza di uno degli imprenditori-committenti ;
- d) è anche lavoratore a domicilio chi lavora nei modi suddetti e per conto delle persone suddette non solo con lavoro esclusivamente proprio, ma usufruendo dell'aiuto di familiari, o anche della eventuale collaborazione di garzoni o di apprendisti.

In tutti questi casi la figura del lavoratore a domicilio rimarrebbe costante perchè egli non acquisterebbe quella indipendenza economica che è data dal rischio della gestione aziendale che è proprio delle attività industriali, commerciali e artigiane.

Il lavorare per diversi imprenditori, il lavorare fuori della propria abitazione, il lavorare coll'aiuto di familiari o di qualche aiutante non qualificato,

(8) Su questa distinzione : cfr. BARASSI, *Diritto del lavoro*, cit. vol. I, p. 242 ; MAZZONI-GRECHI, *Diritto del lavoro*, 1951, p. 176 ; MAZZONI, *Contratto di lavoro*, Firenze, 1952, p. 196.

(9) BARASSI, *Contratto di lavoro*, 1915-18, vol. I, p. 778 e ora *Diritto del lavoro*, 1949, vol. I, p. 308 ; GRECO, *Diritto lav.* 1928, I, p. 284 ; MAZZONI, *Contratto di lavoro*, 1952, p. 355.

non altererebbe la figura giuridica del lavoratore a domicilio, quando rimanga fermo, come presupposto, che egli non organizzi una vera e propria impresa, anche piccola, a suo esclusivo rischio, e non lavori per una pluralità indeterminata di consumatori (10), anzichè per uno e per pochi imprenditori o committenti intermediari. Ci sono è vero, altri elementi, che possono alterare il concetto di lavoratore a domicilio così come si è andato tradizionalmente formando. Il primo, è quello della proprietà delle macchine e degli strumenti di lavoro ; il secondo, è quello dello svolgere l'attività fuori del proprio domicilio, in luogo esterno sia alla propria sfera di normale abitazione, sia anche alla fabbrica in senso stretto. È ciò che giustifica la presente indagine, la quale si presenta di grande interesse in certe zone (la zona qui considerata è la provincia di Firenze) specialmente per determinare i limiti tra lavoro a domicilio e lavoro artigianale.

4. — La linea di confine tra lavoro a domicilio e artigianato è quindi sottile, ma non evanescente e indeterminata.

È chiaro che voci più o meno interessate tendano spostarla per escluderne o farvi rientrare, a seconda dei casi, la figura del lavoratore a domicilio.

Abbiamo visto che il criterio distintivo non può basarsi sul lavorare o meno nella propria abitazione ; tanto il lavoratore a domicilio che l'artigiano possono lavorare nella propria abitazione oppure in altri locali (specie quando usano macchine nei centri abitati questo spostamento può essere richiesto dai regolamenti urbani) : l'elemento comune è per entrambi *negativo*, cioè quello di lavorare in locali propri o di propria abitazione senza controllo altrui.

Altro elemento non differenziatore è pure l'uso di macchinari propri : per l'artigiano questo è un elemento necessario, ma non sufficiente per la distinzione perchè anche il lavoratore a domicilio può essere proprietario degli strumenti del proprio lavoro.

La distinzione non può basarsi neppure sull'aiuto che familiari possono dare a questi lavoratori : purchè si tratti di svolgimento di lavoro « prevalentemente proprio », l'aiuto che i familiari del lavoratore possono dargli, non lo trasforma, con ciò, in artigiano. Neppure avviene tale trasformazione se il lavoratore si serve di aiutanti (garzoni, apprendisti) non familiari. Si tratta di personale non qualificato e che non sarebbe in grado perciò di svolgere, da solo, la relativa attività di lavoro. Del resto, come possiamo avere la figura del lavoratore a domicilio e dell'artigiano aiutati da familiari e da ausiliari, così possiamo avere la figura del lavoratore a domicilio e dell'artigiano senza dipendenti (neppure familiari). Quindi vuol dire che questo criterio dell'ausiliarità non è valido per una distinzione giuridica.

(10) BARASSI, *Diritto del lavoro*, cit.; p. 314.

I criteri della distinzione debbono poggiare su ben altri presupposti. Il principale elemento sembra essere questo : quando il lavoratore accentra su di sè tutto il rischio dell'impresa egli è *artigiano* ; quando questo rischio non risulta evidente (si parla, naturalmente di rischio di impresa e non di rischio di lavoro) egli può essere definito *lavoratore a domicilio*. Ora, perchè il lavoratore a domicilio assuma su di sè tutto il rischio di impresa occorre la coesistenza di due requisiti :

- a) che egli fornisca la materia prima che deve essere lavorata ;
- b) che lavori per una pluralità indeterminata di consumatori e realizzi da sè, con lo spaccio diretto ai consumatori, il risultato del proprio lavoro.

Quando un lavoratore lavora su commissione di una azienda, oppure su commissione di diversi imprenditori, od anche di intermediari, senza entrare in rapporto diretto coi consumatori (per cui il suo lavoro non può essere colpito dai tributi fiscali che riguardano gli scambi) siamo in presenza di un *lavoratore a domicilio* e non di un *artigiano*.

5. — Occorre, ora, prima di procedere nell'esame ulteriore degli aspetti del lavoro a domicilio, confrontare i criteri giuridici coi quali si definisce il lavoratore a domicilio, coi criteri e le definizioni che sono stati accolti in sede statistica e sulle quali si basano i censimenti economici e demografici (11).

Ne vedremo alcune differenze, specie nella distinzione tra lavorante a domicilio e artigiano.

La definizione di lavorante a domicilio adottata nel censimento del 1936 (12) ed i caratteri che differenziano questo lavoratore dall'artigiano senza dipendenti

(11) Il censimento è il mezzo tecnico migliore per rilevare la consistenza numerica dei « lavoratori a domicilio ». Abbiamo due specie di censimenti, vale a dire i *censimenti economici* con i quali si mira a conoscere la struttura delle imprese operanti in un determinato territorio, ed i *censimenti demografici* per i quali invece si mira a conoscere la struttura della popolazione e quindi anche la sua ripartizione professionale. In Italia sono stati effettuati tre censimenti economici (l'ultimo è quello del 5 novembre 1951 ed il penultimo risale al 1937-40) e nove censimenti demografici (l'ultimo è quello del 4 novembre 1951 ed il penultimo è quello del 21 aprile 1936). Dai censimenti economici italiani però non è possibile ricavare dati analitici per quanto riguarda i lavoratori a domicilio e non è nemmeno possibile ricavare dati circa la loro consistenza numerica. Infatti, quesiti circa questo tipo di lavoratore non figurano nei questionari dei censimenti del 1911 e del 1927, mentre col censimento del 1937-40 ci si limitò a rilevare il numero dei lavoratori a domicilio e le retribuzioni di questi nell'anno di censimento solo per taluni tipi di industria. Tuttavia in sede di elaborazione e pubblicazione dei dati non si tenne più conto di questa distinzione e quindi anche questa fonte risulta inutilizzabile. È chiaro perciò, che volendo raccogliere dati sulla consistenza dei lavoratori a domicilio, dobbiamo affidarci ai *censimenti demografici* ed in particolare a quello del 1936. Infatti solo in questo censimento fu individuata e rilevata questa categoria di dipendenti che nei censimenti anteriori venivano censiti fra gli operai. L'individuazione ed il rilievo dei lavoratori a domicilio sono stati fatti, anche con il censimento del 1951, ma purtroppo i dati non sono ancora pubblicati.

(12) Utilizzando come fonte di informazione il censimento del 1936 è bene tener presente che i dati sulla struttura professionale della popolazione che possono essere ricavati dai censimenti

che lavora a domicilio possono, secondo le istruzioni date dall'ISTAT per l'esecuzione del censimento stesso (13) riassumersi in tre punti. Il lavoratore a domicilio :

- 1) non esercita alcuna industria in proprio nel senso che non ne sopporta alcun rischio.
- 2) lavora in casa propria, senza alcun dipendente e senza l'aiuto ordinario dei familiari.
- 3) prende il lavoro per conto di ditte o imprenditori o artigiani (normalmente per una sola ditta, o un solo imprenditore, o un solo artigiano) ma non per conto di clienti diretti consumatori.

Sempre secondo la citata circolare dell'ISTAT l'artigiano (senza dipendenti) che lavora a domicilio :

- 1) esercita per proprio conto una piccola industria, della quale accentra tutte le funzioni inerenti alla gestione, sopportandone il rischio ;
- 2) lavora in casa propria, senza alcun dipendente ma, eventualmente, con l'aiuto ordinario dei familiari ;
- 3) prende il lavoro per conto di chiunque : clienti diretti, consumatori, ditte, imprenditori, altri artigiani.

In base a tali istruzioni dell'ISTAT colui che lavori a domicilio valendosi anche di un solo dipendente (apprendista, garzone) o dell'aiuto sistematico e continuativo dei propri familiari, *perderebbe, per ciò stesso, la qualifica di lavorante a domicilio per assumere quella di artigiano* (senza o con dipendenti).

Questo elemento, invece, non deve essere ritenuto giuridicamente essenziale per le ragioni che abbiamo sopra dette : e la diversa valutazione di esso può portare a notevolissime differenze nel calcolo del numero dei lavoratori a domicilio.

Pure secondo le istruzioni dell'ISTAT nel censimento considerato non sarebbe *lavoratore a domicilio*, ma artigiano, chi lavora fuori della propria abitazione, qualunque sia tale luogo di lavoro (bottega, magazzino, ecc.). Anche questo criterio è troppo rigido e deve essere riveduto alla luce delle considerazioni giuridiche di cui ai nn. 3 e 4.

demografici hanno una natura ben diversa da quelli che possono ricavarsi dai censimenti *economici*. Infatti, nei censimenti demografici il carattere « professione », come qualunque altro carattere del censito, viene rilevato nel luogo di abitazione mentre nei censimenti economici viene rilevato nel luogo di lavoro. Per l'esecuzione del censimento del 1936 si rese necessaria una esatta *definizione statistica* di questo tipo di lavoratore e si rese altresì necessario precisarne i caratteri che lo distinguevano dall'artigiano senza dipendenti. Va subito detto, che anche per l'esecuzione dello ultimo censimento demografico, quello del 4 novembre 1951, i concetti ai quali si è fatto ricorso per l'individuazione ed il rilievo dei lavoratori a domicilio sono quelli stessi del 1936.

(13) Cfr. Istituto Centrale di Statistica. Circolare n. 86/69/C.

6. — Altra precisazione necessaria per ben comprendere il significato delle cifre statistiche riguarda in generale il rilievo della professione effettuato per mezzo del censimento demografico. Infatti nel censimento si distingue :

a) *la professione, arte o mestiere*, vale a dire l'espressione specifica che distingue l'occupazione normale del censito. Ad esempio stagnino, rilegatore di libri, camiciaia, ricamatrice, tessitore ecc. ;

b) *la posizione nella professione*, vale a dire la distinzione dei lavoratori secondo una determinata classificazione. Le posizioni delle professioni non agricole sono (censimento 1936) le seguenti :

1) artigiani con dipendenti ; 2) artigiani senza dipendenti ; 3) liberi professionisti ; 4) dirigenti ed assimilati ; 5) impiegati ed assimilati ; 6) personale di servizio e fatica ; 7) operai ed assimilati ; 8) lavoranti a domicilio ;

c) *il ramo di attività economica*, vale a dire la specie di attività della azienda presso la quale il lavoratore risulta occupato.

Ad esempio sarà indicato : tessitura di cotone, fabbrica di cappelli, fabbricazione di maglieria, ecc.

Risulta così evidente che per mezzo del censimento demografico 1936 si possono avere per i *lavoranti a domicilio*, che rappresentano una determinata posizione nella professione, dati riguardanti i singoli mestieri ed il tipo di attività economica nel quale il mestiere stesso viene esercitato.

7. — Secondo il censimento del 1936 esistevano in Italia 85.977 lavoranti a domicilio di cui 72.630 donne, vale a dire che questa categoria di lavoratori era rappresentata per l'84,48 % dall'elemento femminile. Il ramo di attività economica che maggiormente occupava dei lavoranti a domicilio era quello dell'industria del vestiario e dell'abbigliamento (54.194 unità) e quello delle industrie del legno e delle materie affini.

Dati di dettaglio su tale distribuzione risultano dalla tavola I.

Tav. I. — Lavoranti a domicilio risultanti dal censimento del 1936

<i>Addetti alle industrie minerarie e lavorazione della pietra</i>	18
Incisori in pietra e vetro	6
Lucidatori, molatori, smerigliatori di pietre dure e preziose	4
Modellatori di marmi e pietre	8
<i>Addetti alle industrie del vetro, dei laterizi e delle ceramiche</i>	314
Modellatori, formatori e gettatori di cemento, gesso, grès ecc.	6
Vetrai	308
<i>Addetti alle industrie metallurgiche</i>	139
Fabbri ferrai, forgiatori, fucinatori	28
Orefici	111

<i>Addetti alle industrie meccaniche</i>		29 9
Coltellinai, arrotini, specialisti di tempera e cementazione	36	
Incisori in metallo	64	
Meccanici di precisione ed orologiai	113	
Montatori di apparecchi semplici ed in serie	26	
Utensilisti, trapanisti, sbizzatori	57	
Verniciatori e smaltatori di metalli	3	
<i>Addetti alle industrie del legno e delle materie affini</i>		14. 855
Astucciati e corniciati	5	
Cestai, canestrai e gabbiai	1.272	
Falegnami ed ebanisti	259	
Impagliatori, intrecciatori di paglia, di truciolo, ecc.	12.047	
Intagliatori, incisori, intarsiatori in legno	424	
Liutai	11	
Mobiliari in canne, giunchi e vimini	14	
Mobiliari in legno	131	
Ombrellai e bastonai.	246	
Sbozzatori e segatori a mano del legname	92	
Sedai	255	
Stuoiai, scopari e spazzolari	66	
Tornitori in legno	33	
<i>Addetti alle industrie tessili</i>		3.341
Cardatori, apritori, preparatori e pettinatori	138	
Filatori ai banchi	732	
Finitori, stiratori, tagliatori di tessuti	98	
Spolatori, orditori	92	
Tessitori	2.281	
<i>Addetti alle industrie della tintoria, candeggio, smacchiatore, lavanderia.</i>		1.963
Lavandai, bucatari	1.307	
Pittori, verniciatori e doratori di pietre, ceramiche e vetri	9	
Stiratrici	437	
Tintori di abiti, smacchiatori	16	
Verniciatori e decoratori di cuoio, pelli ed altre spoglie animali	2	
Verniciatori e doratori di legno, paglia e affini	192	
<i>Addetti alle industrie del vestiario abbigliamento e arredamento.</i>		54.193
Cappellai e berrettai (esclusi cappelli di paglia).	541	
Cordai	1.364	
Cravattai, bretellai e confezionatori di altri accessori del vestiario.	201	
Cucitrici in bianco (camiciaie bustaie)	6.905	
Magliai, calzettai, guantai (tessuti a maglia)	3.134	
Merlettai	3.201	
Modiste	296	
Nastrai e confezionatori di passamanerie.	149	
Ornatori e guarnitori di oggetti di vestiario	246	
Pantolonaie, gilettaie.	2.715	
Ricamatrici, rammendatrici e pieghettatrici	15.410	
Sarti e tagliatori	18.140	
Tappezzieri in stoffa e materassai	891	
<i>Addetti alle industrie che utilizzano spoglie animali</i>		10.519
Bottonieri, corallai, pettinai, spazzolai in pelo e setole	233	
Calzolai.	8.489	
Guantai (in pelle e stoffa)	1.365	
Intagliatori, incisori e sbalzatori in cuoi, cartoni, corno ecc.	76	
Pellettieri	130	
Pennai e piumai	16	
Sellai	210	

<i>Addetti alle industrie della carta, grafiche ed editoriali</i>	191
Cartai, cartonai, filigranisti.	6
Disegnatori, tracciatori e calligrafi.	21
Fotografi	57
Legatori e confezionatori di oggetti di carta e cartone	107
<i>Addetti ai servizi di pesatura, imballaggio e imbottigliamento.</i>	14
Imballatori, impaccatori, inscatolatori, etichettatori	14

A proposito delle professioni individuali va rilevato che fra le professioni comprendenti oltre 100.000 persone erano lavoranti a domicilio :

Sarti e tagliatori	pari al	4,0 %
Tessitori	» »	1,5 %
Falegnami	» »	0,1 %
Calzolai	» »	2,8 %

Quanto ad alcune caratteristiche individuali dei lavoranti a domicilio, tratte dal censimento del 1936, si riporta alla tav. II l'età *mediana* di questo tipo di dipendente per talune professioni individuali.

Tav. II. — Età mediana dei lavoranti a domicilio (censimento 1936)

C A T E G O R I E	MF	M	F
Vetrai	24,3	31,7	24,0
Fabbri	34,1	34,1	—
Orefici	42,1	43,8	35,0
Falegnami.	43,2	43,8	30,0
Mobilieri	39,1	39,7	—
Tessitori	42,6	47,6	41,0
Lavandai	47,9	40,0	48,0
Stiratrici	42,6	—	—
Cucitrici bianco	32,5	32,5	—
Sarti e tagliatori.	29,2	35,7	28,4
Calzolai	34,4	37,8	26,7

In genere l'età mediana risulta più elevata di quella delle corrispondenti professioni individuali esercitate nelle fabbriche ad eccezione per i vetrai.

Molto diffuso è, in Toscana, il lavoro a domicilio. Dai dati dell'unico censimento utilizzabile, quello demografico del 21 aprile 1936, risulta, per quanto concerne la distribuzione territoriale dei lavoratori a domicilio, su un totale accertato di 85.977 unità, la tav. III :

Tav. III. — Distribuzione territoriale dei lavoratori a domicilio

REGIONI	NUMERO	REGIONI	NUMERO
Piemonte	6.400	Lazio	3.442
Liguria	2.337	Abruzzi	1.045
Lombardia	11.841	Campania	8.182
Venezia Tridentina	794	Puglie	4.509
Veneto	10.883	Lucania	222
Venezia Giulia	1.371	Calabria	2.201
Emilia	6.181	Sicilia	2.899
Toscana	18.723	Sardegna	999
Marche	3.116		
Umbria	832	TOTALE	85.977

8. — Il problema più grave che riguarda attualmente i lavoratori a domicilio è rappresentato dal *costo del lavoro*. Molti di questi lavoratori a domicilio oggi potrebbero trovare lavoro nella fabbrica, ma i datori di lavoro sono contrari ad aumentare il personale dipendente, perchè, dati gli alti oneri sociali si vedrebbero aumentare fortemente i costi di produzione ed anche perchè per molte di quelle industrie che oggi impegnano lavoratori a domicilio (esempio confezionisti) vige, da parte del fisco, il sistema di accertare l'imponibile in base al numero dei dipendenti.

Un calcolo fu fatto, nel 1950, nella relazione alla proposta di legge dell'On. Pastore del 28 aprile 1950 (pag. 5): considerando che il salario medio diretto del lavoratore dell'industria era, al mese di gennaio 1950, di lire 1003 giornaliera, si aveva, per i lavoratori interni, un maggior onere a carico delle imprese di lire 456 giornaliera, rispetto ai lavoratori a domicilio, secondo la tav. IV (che riportiamo dal progetto citato).

Tav. IV. — Oneri sociali (% sul salario)

TITOLI	PER I LAVORATORI INTERNI	PER I LAVORATORI A DOMICILIO
Assicurazione invalidità e vecchiaia . . .	5,199	5,199
Assicurazione tubercolosi	1,893	1,893
Assicurazione nuzialità e natalità (ora maternità)	0,220	0,220
Assicurazione disoccupazione	3,021	—
Assicurazione malattie	5,000	2,50
Assicurazione infortuni	4,000	—
Assegni familiari.	13,329	—
Cassa integrazione guadagni	1,122	—
Gestione I. N. A.-Casa	1,150	—
TOTALE ONERI SOCIALI . . .	36,736	9,812
ONERI MEDI PER COMPENSI EXTRA SALARIO		
Ferie, congedo matrimoniale, trattamento maternità, gratifica natalizia, festività infrasettimanali.	18,656	—
TOTALE GENERALE . . .	55,392	9,812

Cosa costa attualmente un lavorante a domicilio? Limitatamente alla industria delle confezioni e all'industria tessile in Toscana (Prato) sono stati raccolti i seguenti dati:

Il costo di un *lavorante confezionista in fabbrica* viene a risultare come segue:

Retribuzione media giornaliera	L. 1.000
Accessorio contrattuale (rateo giornaliero, ferie, feste, gratifiche ecc.)	» 492
Oneri sociali	» 538,46

COSTO TOTALE MEDIO GIORNALIERO . . . L. 2.030,46

Il costo del lavoro di una tessitrice in fabbrica nella zona pratese (all'1-12-1952) viene a risultare come segue :

<i>Retribuzione media giornaliera</i>	L. 1.000
<i>Rateo giornaliero per :</i>	
Festività »	51,10
Ferie »	43,80
Gratifica natalizia »	89,80
Indennità licenziamento »	21,50
Assenze retribuite »	2,30
<i>Contributi da versarsi all'I. N. P. S. :</i>	
Marca settimanale	3,44
Contributo senza limiti massimale »	128,19
Contributo nel limite massimale »	197,68
<i>Contributi da versarsi all'I. N. A. M. :</i>	
INA-Case »	11,95
Assicurazione malattie »	74,35
Contributo incremento occupazione »	57,91
<i>Contributi da versarsi all'I. N. A. I. L. :</i>	
Assicurazioni infortuni »	14,97
COSTO TOTALE MEDIO GIORNALIERO . . . L. 1.696,99	

Nei confronti di due prospettti, il costo di un lavorante a domicilio, risulta come segue :

<i>Retribuzione media giornaliera</i>	L. 1.000
Maggiorazione forfaiataria, per ferie, festività nazionali, festività infrasettimanali, gratifica natalizia e indennità di licenziamento »	120
<i>Contributi da versarsi all'I. N. P. S. :</i>	
Marca complessiva settimanale, per le assicurazioni sociali, classe 6.300/7.000 »	100,83
<i>Contributi da versarsi all'I. N. A. M. :</i>	
I. N. A.-CASE »	12,28
Assicurazione contro le malattie »	31,36
Contributo incremento occupazione »	48,00
L. 1.312,47	

Da questi dati di raffronto risulta che il costo del lavoro per una lavorante confezionista in fabbrica risulta superiore del 54/70 %. Il costo del lavoro per la tessitrice in fabbrica è superiore del 29,30 % rispetto al lavoro a domicilio.

9. — Questi dati di raffronto tra il costo di un lavoratore interno e quello di un lavoratore a domicilio sono molto significativi, specie se siano posti in rela-

zione ad alcuni fenomeni di sviluppo, diremo così, patologico di forme di lavoro a domicilio, con elementi di lavoro artigianale.

In alcune zone italiane nuove categorie pseudo-artigianali hanno assunto un grande sviluppo, accanto alle forme tradizionali di lavoro a domicilio.

Limitandoci ad alcune zone toscane in cui è tradizionalmente sviluppato il lavoro a domicilio (così, la lavorazione della treccia di paglia nelle Signe, i confezionisti di Empoli e di Firenze, i fiascai dell'Empolese, i tessili di Prato) è stato notato come, dalla fine della guerra, molti industriali « stiano smobilitando le loro aziende e ritornino a basare pressochè interamente l'organizzazione della produzione sulla distribuzione del lavoro a domicilio; tutto ciò non solo allo scopo di risparmiare le spese generali che conseguono ad una complessa organizzazione aziendale, ma anche e soprattutto per eludere i contratti collettivi di lavoro, per violare impunemente tutte le varie disposizioni di legge riguardanti le assicurazioni sociali oltre che per sottrarsi ai generici gravami fiscali che colpiscono le aziende» (14).

Specialmente a Prato, nel ramo tessile, si è avuto un grande sviluppo — dalla fine della guerra ad oggi — di una nuova forma di lavoro a domicilio. V'è anzitutto, in forma modesta e anzi ridotta rispetto all'anteguerra, l'attività di rifinitura tradizionalmente svolta a domicilio (rammendo, pinzatura, orlatura e penetratura delle coperte di lana). V'è una seconda forma rappresentata da telai installati nelle proprietà agricole, telai condotti soprattutto da donne che alternano al lavoro dei campi il lavoro di tessitura. V'è infine, una terza forma (la più sviluppata) in cui il tessitore non lavora nella propria abitazione (anche per la rigida applicazione del regolamento di polizia urbana (art. 140) che vieta negli abitati i mestieri rumorosi ed incomodi), ma lavora in locali propri o presi in affitto. In questi locali si riuniscono vari tessitori e vi installano dai 20 ai 30 telai di loro proprietà (15) esercitando la tessitura ciascuno per proprio conto ed assumendosi a turno quei compiti di amministrazione per ripartirsi le spese del condominio (tasse, luce, energia elettrica ecc.). Questi tessitori ricevono dai committenti il filato per trama e ordito e fabbricano ciascuno un determinato tessuto compiendo tutte le operazioni necessarie alla tessitura compreso il « finissaggio» e la confezione. I committenti sono spesso industriali, spesso anche

(14) Tali osservazioni si trovano nelle relazioni che accompagnano le proposte di legge parlamentari per la regolamentazione del lavoro a domicilio di cui daremo notizia più oltre. Da una inchiesta personalmente condotta nell'ambiente industriale tessile in Toscana risulta che lo sviluppo del lavoro a domicilio è dovuto più che alla volontà di eludere gli oneri sociali, ai criteri fiscali di accertamento dell'imponibile basati esclusivamente sul numero dei dipendenti.

(15) Il costo di un telaio installato supera il milione di lire; una macchinetta per preparare le spole costa due o trecentomila lire; le installazioni per l'erogazione dell'energia elettrica (cabina trasformazione e motori) costano varie centinaia di migliaia di lire. Alcuni lavoratori sono ex-operai che hanno acquistato il telaio coll'indennità di licenziamento.

intermediari, cioè commercianti-esportatori (i cosiddetti « impannatori ») (16). Altro elemento anormale che si riscontra in queste forme è la retribuzione dei lavoratori tessitori: essi ricevono, più che un salario, un prezzo che è regolato oggi non più da accordi sindacali, ma dalle oscillazioni del mercato: e si tratta di un elemento importante se si pensi (dato il tipo di produzione quasi interamente destinato all'esportazione) che la variazione della quotazione di un tipo di tessuto al mercato di Londra fa immediatamente variare il prezzo della filatura e della tessitura sul mercato interno. Ma si tratta, dal punto di vista giuridico, di forme che si accostano più al lavoro a domicilio vero e proprio che non a forme di artigianato autonomo, proprio per l'assenza dei due requisiti che abbiamo visti essenziali per quest'ultimo (vedi § 4).

10. — Si va formando l'opinione che il lavoro a domicilio sia in Italia molto più diffuso di quel che non appaia dai dati statistici ormai non più recenti. Concorrono a questa convinzione la non esatta impostazione della distinzione tra lavoro a domicilio e artigianato nel censimento demografico del 1936 (par. 5); ma, più ancora, il continuo diffondersi di queste nuove forme, ritenute elusive degli oneri sociali e sindacali.

Si è diffuso addirittura il numero di questi lavoratori a domicilio: essi sarebbero non meno di mezzo milione (17) cifra, è vero, puramente induttiva basata sulla constatazione che almeno il 30 per cento dei lavoratori che nel 1936 furono classificati come « artigiani senza dipendenti » non fossero, in realtà, che lavoratori a domicilio. Ora, poichè, secondo i dati del censimento del 1936, gli artigiani senza dipendenti erano ben 971 mila, si deduce la cifra suddetta di mezzo milione di lavoratori a domicilio (18).

Questo criterio è probabilmente errato, sia dal lato giuridico che da quello statistico: ma è certo (e non per le ragioni suddette) che la cifra dei lavoratori a domicilio è fortemente aumentata rispetto all'ultimo censimento utilizzabile.

Tra i rimedi escogitati abbiamo due proposte di legge di iniziativa parlamentare per la « regolamentazione del lavoro a domicilio »: la prima n. 1138 (DI VITTORIO, SANTI e altri) annunciata il 7 marzo 1950; la seconda n. 1246 (PASTORE, MORELLI e altri) annunciata il 28 aprile 1950. A parte il contenuto delle due proposte di legge che mirano ad una minuziosa regolamentazione del lavoro a domicilio come rapporto di lavoro speciale (collocamento, libretto di

(16) « Impannatore » è tradizionalmente, in Toscana, sinonimo di mercante di panni: lo ricorda il DATINI che commerciò panni dal 1350 al 1410 coi fiorentini. GIANI, *L'arte della lana*, (in Archivio Storico pratese, 1917, 1925) e BISORI, *Origini e sviluppo dell'industria laniera pratese*, Firenze, 1951.

(17) GRANATA G., *Il disarmato esercito dei lavoratori a domicilio*, in « Corriere della Sera », 30 settembre 1952.

(18) V. Relazione alla proposta di legge PASTORE (n. 1246 del 28 aprile 1950).

lavoro, libretto di controllo, retribuzione, tempi di lavorazione, lavoro straordinario, festività e riposi, gratifiche e indennità, previdenza e assistenza obbligatorie, ecc.) è interessante notare che esse danno una nuova e più ampia definizione del lavoro a domicilio. Nella prima proposta sono considerati lavoratori a domicilio « le persone di ambo i sessi che eseguono nel proprio domicilio od in locali non di pertinenza del datore di lavoro nè sottoposti alla sua sorveglianza o controllo, lavoro retribuito per conto di uno o più imprenditori e compiuto mediante materie prime e accessorie proprie o fornite dall'imprenditore ed, eventualmente, a mezzo di macchine ed attrezzature sia proprie che dell'imprenditore »; sono considerati imprenditori « tutte le persone ed enti che anche indirettamente commettano ordinazioni di prodotti in quantità esorbitante dai limiti del loro consumo diretto » (19).

Nella seconda proposta di legge questa definizione risulta ancor più precisa: nell'art. 2 è detto che sono considerati lavoratori a domicilio « le persone di ambo i sessi che eseguono nella propria abitazione o in locali non di pertinenza del datore di lavoro o che non sono comunque sottoposti alla sua diretta sorveglianza, lavori a mano o con l'ausilio di mezzi meccanici con retribuzione a tempo, ad opera, a cottimo o in qualsiasi altra forma, per conto di uno o più datori di lavoro. Non ha influenza, nei confronti dei lavoratori, il fatto che il lavoro sia affidato tramite un concessionario od un incaricato del datore di lavoro (mandatario, rappresentante, agente), così pure non ha rilievo se il lavoratore deve fornire tutto o parte delle materie prime occorrenti, anche se queste gli sono cedute dal datore di lavoro, dal concessionario o da un incaricato del datore di lavoro, oppure sono acquistate presso un fornitore indipendente, indicato o meno dal datore di lavoro ».

Conservano — sempre secondo il progetto suddetto — « la qualifica di lavoratori a domicilio quei lavoratori che, senza vincolo diretto di subordinazione, svolgono le loro attività in locali, laboratori o luoghi di pertinenza del datore di lavoro o da questi indicati ed anche se per l'uso di tali locali e dei mezzi di lavoro in essi contenuti il lavoratore sia tenuto a corrispondere un compenso, per l'uso, al datore di lavoro ». Il progetto aggiunge che la regolamentazione del lavoro a domicilio si applica sia che i lavoratori lavorino singolarmente, sia che « esercitino la loro attività con l'aiuto di familiari, garzoni o apprendisti, oppure in forma associativa con altri lavoratori, qualunque sia la denominazione adottata per tali forme associative, e ciò quando dalla misura dei compensi corrisposti per l'opera prestata risulti una retribuzione media oraria non superiore a quella spettante ai sensi delle norme di legge e contrattuali, ai lavoratori a

(19) Proposta di legge DI VITTORIO n. 1138, art. 1.

domicilio, maggiorata degli oneri contributivi sociali a carico dei datori di lavoro, per cui si possa presumere che la forma di rapporto adottata aveva pure lo scopo di eludere le norme di legge e contrattuali a tutela dei lavoratori a domicilio» (20).

I due progetti citati tendono a risolvere il problema del lavoro a domicilio allargando il concetto giuridico di « lavoratore a domicilio » conformemente alle tendenze più recenti della giurisprudenza e della legislazione e, in pari tempo, disciplinando con garanzie sostanziali di carattere contrattuale, sindacale e assicurativo questa categoria la quale sarebbe così del tutto assimilata, nella disciplina giuridica, al lavoro subordinato interno, ben oltre i limiti dell'interpretazione dell'art. 2128 del codice civile.

Tra le altre innovazioni proposte dai progetti citati, è l'obbligo di iscrizione, in appositi elenchi, dei lavoratori a domicilio presso gli Uffici di collocamento competenti per territorio ai sensi della legge 9 aprile 1949, n. 264: altra forma di controllo è l'istituzione del « libro matricola » per lavoratori a domicilio (art. 12 prog. Pastore) vistato dall'Ispettorato del lavoro nel quale dovranno essere iscritti nell'ordine cronologico di assunzione i lavoratori a domicilio con quelle annotazioni dalle quali potranno ricostruirsi l'inizio e la fine del rapporto, le mansioni svolte, la retribuzione ecc.

11. — Altro problema che si mira a risolvere è quello, oggi insoluto, dell'accertamento della categoria sia attraverso l'iscrizione dei lavoratori a domicilio agli uffici di collocamento, sia con altri mezzi.

Attualmente la legge 29 aprile 1949, n. 264, esclude, all'art. 11, dal collocamento pubblico e quindi dall'avviamento al lavoro tramite gli uffici del lavoro e della massima occupazione, sei categorie di lavoratori, tassativamente indicate, nelle quali non sono compresi i lavoratori a domicilio. Si dovrebbe quindi concludere che i lavoratori a domicilio costituiscono una categoria professionale per la quale vige l'obbligo del collocamento di cui alla legge 1949, n. 264. Tale conclusione è avvalorata dal fatto che, vigendo la precedente legge 21 dicembre 1938, n. 1934, si riteneva comunemente che i lavoratori a domicilio fossero soggetti alla disciplina del collocamento anche perchè l'art. 4 della legge diceva che l'obbligo dell'avviamento al lavoro « sussiste indistintamente per tutti i lavoratori » salve le eccezioni che avrebbero potuto essere stabilite con decreto ministeriale. È vero che il Ministero si avvale di tale potere proprio nei riguardi dei lavoratori a domicilio ed emanò il 1° ottobre 1942 un decreto (21) che *sospendeva* dall'obbligo dell'avviamento al lavoro, tramite gli uffici di collocamento, i lavoratori a domicilio « ad eccezione di quelle categorie e per quelle località che

(20) V. Proposta di legge PASTORE n. 1246, art. 2.

(21) Gazz. Uff. 13-10-1942, n. 251.

venissero determinate da particolari accordi fra le competenti federazioni; in tali accordi potranno essere stabilite speciali norme e modalità per il collocamento di detti lavoratori». Tale decreto, emanato in tempo di guerra non trovò attuazione in accordi sindacali e quindi rimase la sospensiva al collocamento di cui al citato decreto ministeriale. La nuova legge 1949, n. 264, ha abrogato, coll'art. 29 la precedente legislazione e tutti i provvedimenti che a questa si riallacciano, ivi compreso il citato decreto ministeriale.

La formula adottata dall'art. 8 della nuova legge dice: «chiunque aspiri ad essere avviato al lavoro alle dipendenze altrui deve iscriversi nelle liste di collocamento, ecc.». Ma anche la nuova legge ammette che ove sia ravvisata la necessità di organizzare il servizio di collocamento per categorie specializzate, con forme particolari, può essere disposto, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per il lavoro e la previdenza sociale, sentita la Commissione centrale, che le funzioni di collocamento siano esercitate da uno o più degli uffici esistenti per tutto il territorio nazionale o per il territorio di più provincie, ovvero da Uffici speciali, funzionanti sotto il controllo del Ministero del lavoro e della previdenza sociale e dei suoi organi periferici.

In base a tale articolo, il Presidente della Repubblica ha emanato finora due decreti, l'uno in data 29 aprile 1950 relativo all'avviamento al lavoro degli addetti alla monda, trapianto, taglio e raccolta del riso; l'altro, in data 5 giugno 1950, relativo ai lavoratori dello spettacolo. Nessuna disposizione esiste per i lavoratori a domicilio. Tuttavia diversi organi locali del collocamento permettono che i committenti affidino direttamente i lavori ai lavoratori a domicilio senza richiedere che i committenti facciano ricorso agli uffici di collocamento i ciò sia per la ricordata difficoltà che presenta l'esatta definizione giuridica de lavoratori in esame, sia perchè l'avviamento al lavoro di questa categoria dovrebbe essere attuato con particolari accorgimenti, sia, infine, a causa della difficoltà di accertare gli elementi di fatto atti a configurare il lavoratore a domicilio come prestatore di lavoro subordinato.

In conclusione, si potrebbe ovviare a questi inconvenienti (che alterano notevolmente anche l'idagine statistica del fenomeno) in due modi: o svincolando dalla disciplina del collocamento il lavoro a domicilio (sottoponendo, però, i committenti all'obbligo di segnalare agli uffici i nominativi delle persone a cui hanno affidato il lavoro e l'entità dello stesso); oppure riaffermando esplicitamente l'obbligo di adire gli uffici di collocamento, dettando, in tale ipotesi, norme particolari con decreto presidenziale in base all'art. 23 della legge 1949, numero 264.

PIERFRANCESCO BANDETTINI

**LA STRUTTURA DEL COSTO DEL LAVORO NELL'INDUSTRIA
E SUOI RIFLESSI SULLA OCCUPAZIONE**

PAGINA BIANCA

I N D I C E

	PAG.
CAP. I — Cenni introduttivi	451
» II — La dinamica del costo del lavoro e le modificazioni verificatesi nella sua struttura	454
» III — Aspetti del costo del lavoro in relazione alle modificazioni inter- venute nella sua struttura	462
» IV — Qualche induzione circa gli effetti della struttura del costo del lavoro sul grado di occupazione	473

PAGINA BIANCA

CAPITOLO I

CENNI INTRODUTTIVI

1. Oggetto dell'indagine. — 2. Il concetto di costo del lavoro e il suo computo statistico.

1. — Questo breve studio si ripromette di illustrare l'attuale struttura del costo del lavoro anche in relazione al mutare delle diverse condizioni in cui esso si svolge.

Riteniamo che ciò costituisca la necessaria premessa per individuare, nella presente situazione salariale italiana, quei fattori che determinano il ritardo con cui il prezzo del lavoro si adegua alle mutate condizioni del mercato, ritardo che, come sappiamo dalla teoria economica (1), incide sul grado di occupazione.

Va anche tenuto presente che oggi, trovandoci di fronte ad un macchinoso sistema di contabilità salariale, derivante dalla separazione di gestioni e dalla applicazione di leggi e disposizioni della natura più disparata, la struttura del costo del lavoro risulta profondamente modificata rispetto a quella che si aveva nell'anteguerra.

Ne consegue perciò che il nostro studio dovrà occuparsi anche di queste modificazioni che, a nostro parere, hanno alterato la normale fisionomia del mercato del lavoro.

2. — Fra le premesse del nostro studio la più importante è quella di precisare il significato di costo del lavoro.

Per costo del lavoro, considerato come un elemento del costo di produzione si intende, secondo la definizione stabilita dalla Commissione di studio per l'unificazione della terminologia relativa alla remunerazione ed al costo del lavoro (2), « il complesso degli oneri che gravano sull'imprenditore in cambio dell'opera prestata dal lavoratore ».

I vari oneri possono essere riuniti in quattro gruppi distinti, cioè oneri per : 1) il pagamento del compenso spettante al lavoratore a seguito della sua prestazione lavorativa (*onere per la retribuzione*) ; 2) il pagamento e le erogazioni

(1) Cfr. J. R. HICKS, *La teoria dei salari* in Nuova Collana degli Economisti ; U. T. E. T., Torino, 1938 e C. GINI, *Disoccupazione e soprapopolazione* Gerarchia, Roma 1928.

(2) Tale Commissione costituita presso il Centro per la Statistica Aziendale di Firenze ha recentemente esaurito i propri lavori, i risultati dei quali sono attualmente in corso di stampa.

di elementi aggiuntivi della retribuzione (*onere per l'accessorio contrattuale*); 3) le varie forme di assistenza e di assicurazione previste dalle leggi e dai contratti (*oneri previdenziali od oneri sociali*); 4) le varie forme di assistenza assunte ad iniziativa del datore di lavoro (*oneri per le provvidenze aziendali*).

Il costo del lavoro è quindi la risultante di una valutazione (che può essere effettuata anche in termini monetari) di tutti gli elementi che lo compongono.

Trattandosi però di un concetto consequenziale, tale valutazione può essere fatta esattamente solo in sede di consuntivo, cioè dopo che il lavoro sia già stato effettuato, e poichè la composizione delle maestranze varia da azienda ad azienda si può, fra l'altro, affermare che il costo del lavoro, riferito od all'unità di prodotto (ed in questo caso si tien conto implicitamente anche del concetto di produttività o rendimento delle maestranze) od all'unità di tempo, può essere determinato con esattezza solo nell'ambito aziendale (3).

Ne deriva quindi che il computo di un costo medio per gruppi di aziende o per determinati settori industriali o per figure tipiche di lavoratori, conduce a risultati approssimativi. Sull'approssimazione di questi risultati influisce anche il tipo di rilevazioni statistiche salariali dalle quali si ricavano i vari elementi che servono per il computo.

Ricorrendo alle rilevazioni statistiche aventi per oggetto la *tariffa salariale*, cioè la misura di quanto spetta al lavoratore per una unità di lavoro comunque determinata, si otterrà un *costo medio presuntivo* che sarà calcolato « *a priori* » rispetto alla prestazione del lavoro, raggiungendo in tal modo il grande vantaggio di conoscere preventivamente, sia pure non esattamente, il prezzo corrente di un fattore della produzione. Il grado di imprecisione di computi siffatti deriva dalla natura delle rilevazioni salariali le quali si riferiscono alle paghe fissate dai contratti collettivi per una data unità di tempo (tariffe minime contrattuali) e non tengono conto di particolari tipi o specie di tariffe (tariffe di cottimo, premi di produzione, ecc.), e poichè l'applicazione delle tariffe al caso concreto può avvenire in modi diversi, sarà necessario fissare preventivamente determinate ipotesi circa le prestazioni del lavoro e le caratteristiche individuali del lavoratore.

Notiamo, ad esempio, che l'effettiva valutazione monetaria delle vacanze retribuite fissate dai contratti in un determinato numero di giorni all'anno (valutazione che viene considerata implicitamente quando si ricavano i dati dalla contabilità aziendale) dipende dalla tariffa salariale che il lavoratore percepisce al momento in cui gode di tale concessione. La valutazione monetaria di tali vacanze che però può farsi al momento in cui si esamina la tariffa salariale

(3) Cfr. LUZZATTO FEGIZ, *Statistica* Edizione Comunità, Milano 1952, pag. 298.

deve necessariamente poggiare sulla ipotesi che la tariffa stessa non subisca variazioni nel tempo, oppure tener conto di altri accorgimenti.

Affidandoci alle rilevazioni salariali aventi per oggetto i dati tratti dai libri paga si dovrebbe ottenere il *costo effettivo del lavoro*, perchè, trattandosi di un computo effettuato « *a posteriori* » rispetto alla prestazione del lavoro, si può tener conto, implicitamente, delle effettive condizioni in cui esso si è svolto. Tuttavia va osservato che, in pratica, la determinazione di tale costo effettivo resta ostacolata, sia dal fatto che i dati tratti dai libri paga spesse volte si riferiscono al solo *guadagno* del lavoratore in una determinata unità di tempo e trascurano tutte le altre erogazioni effettuate dal datore di lavoro in cambio dell'opera prestata dal proprio dipendente, sia dal fatto che la funzione amministrativa o di controllo esercitata dall'Ente rilevatore induce i soggetti della rilevazione a fornire dati inesatti.

Non vi è, però, dubbio che computi di questo genere conducono a risultati che più si avvicinano a quelli ottenuti in sede aziendale.

Per lo studio di cui ci stiamo occupando quello che interessa non è tanto il costo effettivamente sostenuto per la produzione, quanto il prezzo del lavoro e quindi il costo calcolato *a priori*; perciò ci affideremo sempre a computi basati sulle tariffe. Si può osservare che le considerazioni che si potranno trarre dalle cifre risentiranno del fatto che trattasi di costo *presuntivo*, ma è da notare che se le ipotesi prefissate per il computo sono ben fondate tale costo presuntivo non si discosterà sensibilmente dal costo effettivo.

CAPITOLO II

LA DINAMICA DEL COSTO DEL LAVORO E LE MODIFICAZIONI VERIFICATESI NELLA SUA STRUTTURA

3. La dinamica del costo di lavoro. — 4. La struttura del costo del lavoro a talune date particolari.

3. — La dinamica del costo del lavoro nell'industria italiana viene messa in luce dai dati che il Centro per la Statistica Aziendale di Firenze ha elaborato per l'intero periodo che va dal 1928 al 1952.

Si tratta di dati riferiti ad una media del *costo presuntivo* del lavoro ottenuta considerando, per le diverse qualifiche ed età dei lavoratori, le tariffe minime salariali maggiorate dei vari oneri vigenti in 10 provincie scelte fra le più importanti rispetto al numero di addetti all'industria (4).

Con i dati suddetti abbiamo compilato la tavola I, riportante il costo medio di una giornata di effettivo lavoro di un operaio metalmeccanico (che consideriamo rappresentativo dell'intera categoria dei lavoratori manuali) e di un impiegato.

Nella tavola suddetta ed ancor più nel grafico n. 1 che riproduce, su scala semilogaritmica, le due serie dei numeri indici calcolate assumendo per base il 1928, si distinguono nettamente quattro periodi particolari: il 1928-34 nel quale anche nel campo delle retribuzioni si manifestarono gli effetti della crisi economica; il 1935-42 caratterizzato dall'attuazione della campagna demografica che dette origine a nuove forme di retribuzione (come gli assegni familiari, i premi demografici, l'estensione dell'assistenza sociale ai familiari); il 1943-46 durante il quale, fallito il decretato blocco dei prezzi e dei salari, le retribuzioni subirono aumenti indiscriminati, dando origine al noto fenomeno dell'appiattimento; ed il 1947-52 nel quale i fattori dominanti dell'aumento furono l'adeguamento delle retribuzioni al mutato potere d'acquisto della lira e la maggiorazione degli oneri sociali.

(4) Circa i criteri adottati per il computo ed il significato della elaborazione si rimanda a quanto è stato pubblicato dal Centro per la Statistica Aziendale. Cfr. in particolare «Index» Bollettino mensile di informazioni n. 12 del dicembre 1948, pag. 101 e segg., n. 5 maggio 1949, pag. 37 e segg. e n. 1 del gennaio 1950, pag. 3 e segg.

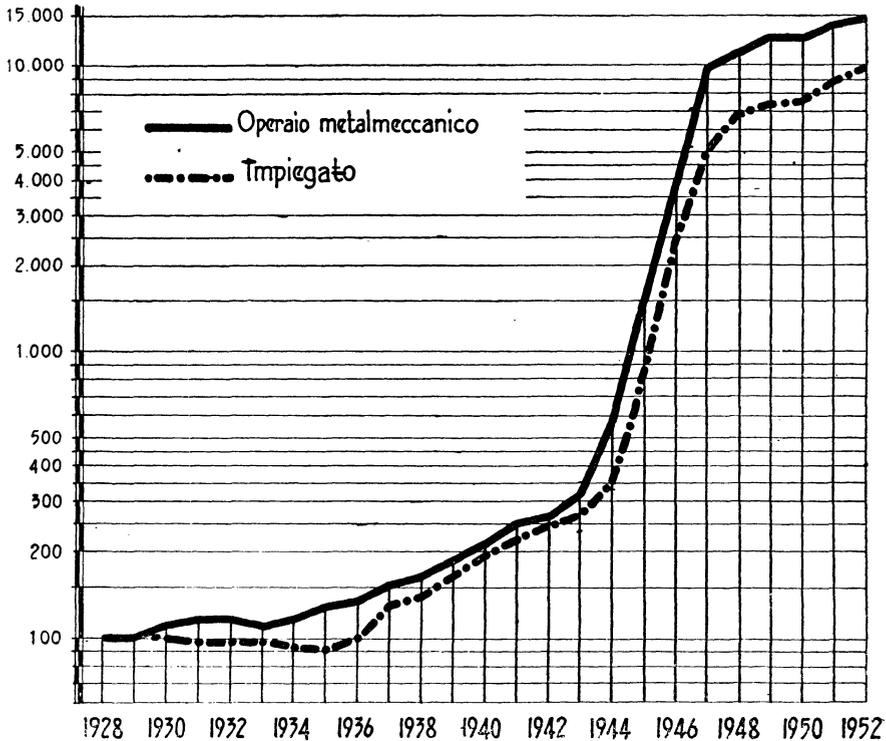
Tav. I - Il costo del lavoro nell'industria italiana dal 1928 al 1952

ANNI	COSTO MEDIO DI UNA GIORNATA DI EFFETTIVO LAVORO		NUMERI INDICI (1928 = 100)	
	OPERAIO METAL- MECCANICO	IMPIEGATO	OPERAIO METAL- MECCANICO	IMPIEGATO
1928	12,56	28,90	100,0	100,0
1929	12,56	28,94	100,0	100,1
1930	14,56	28,95	115,9	100,2
1931	14,96	27,92	119,1	96,6
1932	14,96	27,93	119,1	96,6
1933	13,92	27,98	110,8	96,8
1934	15,12	26,89	120,4	93,0
1935	15,84	26,39	126,1	91,3
1936	16,56	28,59	131,8	98,9
1937	19,04	37,07	151,6	128,3
1938	20,48	39,97	163,1	138,3
1939	22,72	47,00	180,9	162,6
1940	27,20	57,00	216,6	197,2
1941	31,76	64,00	252,9	221,4
1942	33,36	70,00	265,6	242,2
1943	40,16	78,00	319,7	269,9
1944	70,64	100,00	562,4	346,0
1945	196,96	249,00	1.568,1	861,6
1946	470,64	690,00	3.747,1	2.387,5
1947	1.105,12	1.433,00	8.798,6	4.958,5
1948	1.480,72	1.953,00	11.789,0	6.757,8
1949	1.538,48	2.069,00	12.248,9	7.159,2
1950	1.573,28	2.150,00	12.526,0	7.439,4
1951	1.710,72	2.531,00	13.620,0	8.757,8
1952	1.814,72	2.796,00	14.448,3	9.674,7

Ma i dati stessi ci consentono anche di rilevare che nel corso del tempo è andata attenuandosi la differenza fra il costo del lavoro manuale e quello del lavoro impiegatizio.

Graf. 1. — DINAMICA DEL COSTO DEL LAVORO NELL'INDUSTRIA ITALIANA DAL 1928 AL 1952
(NUMERI INDICI, BASE: 1928 = 100).

Scala logaritmica



Infatti, mentre nel 1928 il costo del lavoro impiegatizio risultava superiore del 130 % rispetto al costo del lavoro manuale, nel 1934, a seguito dell'introduzione dei nuovi oneri sociali, questa differenza si ridusse al 77 %. Fu però questa una riduzione temporanea, perchè negli anni successivi, con l'estensione della previdenza sociale agli impiegati, si ebbe un riavvicinamento alle posizioni originarie, annullato poi dalla trasformazione strutturale, verificatasi dal 1938 ad oggi, a seguito della introduzione di nuovi oneri e delle modificazioni dei contratti.

Attualmente il costo giornaliero di un impiegato risulta più alto di quello di un operaio di appena il 55 %.

4. — Per effetto della suaccennata trasformazione strutturale in ognuno dei quattro gruppi di oneri costituenti il costo del lavoro figurano attualmente elementi di natura eterogenea, la cui valutazione varia enormemente secondo il criterio con cui vengono erogati e determinati.

Vi sono infatti degli oneri che vengono determinati in base a semplici maggiorazioni della retribuzione, altri in base a maggiorazione della retribuzione e di elementi accessori ed altri infine sono stabiliti in misura fissa.

Si osservino al riguardo i dati riprodotti nella tav. II. Essi si riferiscono alla composizione del costo presuntivo di un'ora di lavoro di un operaio qualificato metalmeccanico a Milano a tre date particolari, cioè al 1938, all'ottobre del 1950 ed all'ottobre del 1952.

Sono queste tre date caratteristiche di tutto il periodo esaminato più avanti. Infatti nel 1938 erano già state introdotte talune fra le più importanti forme di previdenza sociale (assegni familiari, cassa malattie, ecc.) e la regolamentazione salariale aveva già dato origine a molti degli attuali istituti contrattuali (ferie, gratifiche ecc.), nell'ottobre 1950 erano in atto gli effetti della politica salariale del dopoguerra e nell'ottobre 1952, erano entrati in vigore il nuovo sistema della scala mobile e la riforma delle pensioni della previdenza sociale.

Per una più esatta valutazione delle cifre di questa nostra tav. II aggiungeremo che i computi sono stati effettuati « a priori » rispetto alla prestazione del lavoro, e supponendo un orario normale di lavoro di 40 ore settimanali ripartito in 5 giorni di 7 ore ciascuno ed in 1 giorno di 5 ore. Inoltre è stato supposto che l'età dell'operaio fosse superiore a 20 anni e che la sua anzianità di officina fosse di 8 anni e 6 mesi (5).

Osservando i vari oneri elencati nella tav. II si potrebbe obiettare che, per le varie date considerate, non sono stati presi in considerazione tutti quelli che costituiscono il costo del lavoro.

Ma va rilevato che, avendo effettuato il computo sui minimi salariali e sugli oneri previsti dalle leggi e dai contratti non si è potuto tener conto degli oneri derivanti dalla applicazione delle maggiori paghe di fatto e dalle prestazioni di carattere aziendale (Vedi paragr. 2). D'altra parte non si sono nemmeno considerate le spese di carattere amministrativo per il versamento dei contributi agli Enti o Casse che gestiscono i servizi assistenziali, i premi per i rischi extra-professionali, le spese di carattere sindacale, l'aggio esattoriale ecc., in quanto

(5) Queste sono le stesse ipotesi adottate dal Centro per la Statistica Aziendale per la propria elaborazione periodica. Cfr. « Index » op. cit., pag. 6.

Tav. II. — Composizione del costo di un'ora di lavoro di un operaio metalmeccanico qualificato a Milano

ONERI	1938 (media annua)		1950 (ottobre)		1952 (ottobre)	
	Lire	%	Lire	%	Lire	%
a) Onere per la retribuzione						
Paga base	2,810	83,8	44,45	19,3	44,45	15,9
Quota di rivalutazione	—	—	3,00	1,3	8,50	3,0
Indennità contingenza	—	—	82,88	35,9	96,96	34,6
Utile di mancato cottimo	—	—	4,45	1,9	4,45	1,6
Indennità caro-pane	—	—	2,50	1,1	2,50	0,9
TOTALE	2,810	83,8	137,28	59,5	156,86	56,0
b) Onere per l'accessorio contrattuale						
Ferie	0,070	2,1	8,22	3,5	9,34	3,3
Festività	0,035	1,0	8,30	3,6	9,76	3,5
Assenze retribuite	0,010	0,3	0,51	0,2	0,58	0,2
Gratifica natalizia	0,070	2,1	14,41	6,3	16,42	5,9
Indennità licenziamento	0,041	1,2	2,52	1,1	2,87	1,0
Premio di anzianità	—	—	0,22	0,1	0,25	0,1
TOTALE	0,226	6,7	34,18	14,8	30,22	14,0
c) Onere per le prestazioni previdenziali						
Contributo per :						
Cassa Assegni familiari	0,106	3,2	25,00	10,8	33,27	11,9
Cassa integrazione guadagni	—	—	1,83	0,8	2,22	0,8
Assicuraz. invalid., vecchiaia	0,027	0,8	4,84	2,1	13,03	4,7
Fondo solidarietà sociale	—	—	3,66	1,6	—	—
Assicurazione tubercolosi	0,014	0,4	3,09	1,3	5,06	1,8
Assicuraz. disoccupazione	0,014	0,4	4,93	2,1	3,89	1,4
Assicuraz. natalità, nuzial.	0,014	0,4	0,04	0,02	—	—
Tutela lavoratrici madri	—	—	—	—	1,02	0,4
Assistenza orfani lavoratori	—	—	—	—	0,03	...
Assicurazione malattie	0,030	0,9	8,11	3,5	11,04	3,9
Assicurazione infortuni	0,090	2,8	6,22	2,7	7,27	2,6
Gestione INA-CASA	—	—	1,74	0,8	2,04	0,7
Sindacale ed integrativo	0,020	0,6	—	—	—	—
Incremento straord. occup.	—	—	—	—	4,92	1,8
TOTALE	0,318	9,5	59,46	25,7	83,79	30,0
TOTALE GENERALE	3,354	100,0	230,92	100,0	279,87	100,0

trattasi di voci che rappresentano, come giustamente è stato fatto rilevare (6), spese generali di produzione e non elementi del costo del lavoro.

In particolare si nota che il gruppo degli *oneri per la retribuzione* (costituente oggi appena il 56 % dell'intero costo mentre nel 1938 rappresentava l'84 % circa), è formato, nel caso esaminato, da 5 voci le quali, a loro volta, possono essere riunite in due particolari sottogruppi cioè :

- a) paga base, quota di rivalutazione e utile di mancato cottimo,
- b) indennità di contingenza ed indennità di caro-pane.

La *paga base*, scaturisce da un contratto collettivo e le differenze che essa presenta secondo talune caratteristiche del lavoratore (sesso, età, qualifica professionale) e secondo talune condizioni del lavoro (tipo di industria e località), risultano oggi molto attenuate a seguito degli accordi del 1945 e del 1946. Con tali accordi infatti i vari tipi di industria sono stati incasellati in 5 gruppi merceologici; le varie provincie sono state raggruppate in 4 zone territoriali e le maestranze sono state divise in 4 qualifiche professionali (specializzato, qualificato, comune e manovale).

La *quota di rivalutazione e l'utile di mancato cottimo* hanno il carattere di maggiorazioni della paga-base, essendo l'una un correttivo dell'appiattimento salariale, e l'altro (sebbene si tratti di un elemento proprio della retribuzione a tempo dei metalmeccanici) una particolare forma di compenso stabilita per tener conto delle particolari condizioni in cui si svolge il lavoro.

La *indennità di contingenza e la indennità di caro-pane* sono state originate dalla necessità di adeguare la retribuzione al caro-vita.

L'*indennità di contingenza*, derivante da un accordo sindacale del 1945, fu inizialmente fissata in importi diversi provincia per provincia.

Tali importi stabiliti in egual misura per tutte le qualifiche professionali, furono successivamente variati secondo le risultanze di indici provinciali del costo della vita appositamente calcolati. Nel 1951 però, adottando un nuovo sistema di scala mobile con indice nazionale, si è anche introdotta una certa differenziazione di questa indennità a seconda delle qualifiche.

L'*indennità di caro-pane*, istituita in seguito alla abolizione del prezzo politico del pane e della pasta al fine di indennizzare il lavoratore per il maggiore onere che veniva a sopportare, è fissata da disposizioni di legge in misura variabile a seconda del genere di lavoro (lavoro normale, pesante, pesantissimo ecc.) e la legge stessa la considera come un rimborso di spesa.

(6) Cfr. Centro per la Statistica Aziendale *Unificazione della terminologia relativa alla remunerazione ed al costo del lavoro* - Relazione introduttiva del Prof. L. LIVI (in corso di stampa) e CESARE VANNUTELLI *Suggerimenti a calcolare il costo del lavoro* in « *Industria* » n. 3, 1948.

Il gruppo degli oneri per l'accessorio contrattuale (ferie, festività, assenze retribuite, gratifica natalizia, indennità di licenziamento ecc.) comprende il complesso di oneri che il datore di lavoro sopporta per assicurare al lavoratore la continuità del reddito anche in taluni periodi in cui non ha luogo la prestazione del lavoro.

Molti di questi oneri esistevano anche nell'anteguerra, ed anche allora, come oggi, costituivano una vera e propria maggiorazione della retribuzione. Tuttavia il loro importo complessivo risulta oggi notevolmente superiore: infatti la loro incidenza percentuale sul costo totale che nel 1938 era del 6,7 % è passata al 14,8 % nel 1950 ed al 14,0 % nel 1952.

Il gruppo degli oneri per le prestazioni previdenziali è quello nel quale si sono verificati, fra l'anteguerra ed oggi, gli aumenti più forti tanto che l'attuale incidenza di questo gruppo sul costo totale si aggira sul 30 % mentre nel 1938 non raggiungeva nemmeno il 10 %.

Va poi tenuto presente che nel 1938 esistevano oneri commisurati in base a prefissate classi di retribuzione (assicurazione invalidità e vecchiaia, assicurazione disoccupazione, assicurazione natalità e nuzialità) ed oneri commisurati proporzionalmente alla retribuzione totale (cassa assegni familiari, assicurazione malattia, assicurazione infortuni, contributi sindacali ed integrativi), ma dal 1945 in poi si sono aggiunti anche gli oneri commisurati alla retribuzione fino alla concorrenza di un determinato importo (massimale). In questa ultima categoria di oneri andarono a confluire i contributi per gli assegni familiari, per la cassa integrazione guadagni e per il fondo solidarietà sociale, ed i contributi integrativi per le assicurazioni sociali.

Attualmente, dopo la riforma delle pensioni della previdenza sociale, avvenuta a seguito della legge 4 aprile 1952, n. 228, i contributi integrativi per le assicurazioni sociali sono commisurati proporzionalmente alla retribuzione, continuando ad essere commisurati entro i limiti del massimale, solo il contributo per gli assegni familiari e per la cassa integrazione guadagni.

È chiaro dunque che la caratteristica principale dell'attuale struttura del costo del lavoro nell'industria è costituita dalla esistenza di particolari indennità (contingenza e caro-pane) fissate per garantire al lavoratore una certa stabilità del suo reddito reale, le quali costituendo oltre il 55 % del costo totale (7), attenuano le differenziazioni che le altre voci del costo del lavoro presentano a seconda del genere e del luogo di lavoro e del tipo di lavoratore.

(7) Va notato che secondo i dati della tav. II l'incidenza dell'indennità di contingenza sul costo totale è del 35,5 %. La differenza fra detta percentuale e quella indicata sopra (0,55 %) deve attribuirsi alle maggiorazioni che l'indennità in oggetto subisce per effetto che su di essa sono calcolati l'accessorio contrattuale e gli oneri per le provvidenze sociali.

Altra caratteristica è data dal fatto che, a differenza dell'anteguerra, taluni oneri previdenziali sono commisurati in modi diversi.

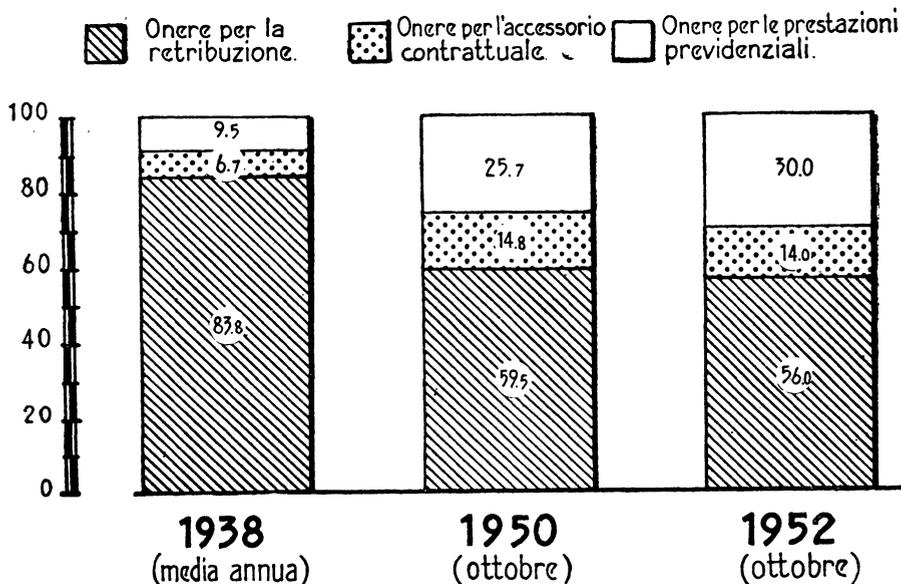
Ad esempio l'onere complessivo per l'assicurazione contro la disoccupazione, determinato nel 1938 in base ad una aliquota fissata per classi di retribuzioni, è costituito attualmente da un contributo base commisurato nel modo suddetto e da un contributo integrativo commisurato proporzionalmente alla retribuzione totale.

Infine la estensione della regolamentazione collettiva a tutti i settori industriali e la conseguente fissazione dei minimi salariali ha attenuato anche nel primitivo elemento della retribuzione (la paga-base) le differenziazioni proprie della tariffa salariale.

In breve diremo che queste modificazioni di struttura fanno sì che oggi (vedasi il grafico n. 2) solo il 70 % del costo del lavoro va a costituire il *reddito spendibile* del lavoratore (8) mentre nel 1938 l'analoga percentuale era pari al 90,5 %.

Questo fatto è anche confermato dalla diversa misura degli aumenti verificatisi; essi sono di 84 volte per il costo totale, di 178 volte per l'accessorio contrattuale e di 264 volte per l'onere per le prestazioni previdenziali.

Graf. 2. — COMPOSIZIONE PERCENTUALE DEL COSTO DEL LAVORO.



(8) Per reddito spendibile, si intende il reddito derivante da salari, stipendi ed assegni familiari. Cfr. il nostro scritto *Un indice del reddito da lavoro dipendente* in Rivista della Previdenza sociale, marzo-aprile 1952.

CAPITOLO III

ASPETTI DEL COSTO DEL LAVORO IN RELAZIONE ALLE MODIFICAZIONI INTERVENUTE NELLA SUA STRUTTURA

5. Il livellamento del costo secondo le caratteristiche del lavoro e del lavoratore. — 6. La variabilità territoriale del costo di lavoro. — 7. Il costo di lavoro in relazione ai diversi orari di lavoro.

5. — Le modificazioni intervenute nella struttura del costo del lavoro hanno prodotto un certo livellamento del costo stesso nei vari settori industriali.

Si prenda, ad esempio, il costo del lavoro di uno specializzato dell'industria chimica e quello di uno specializzato dell'industria metalmeccanica (vedasi tav. III). Nell'anteguerra il costo del metalmeccanico superava del 16 % il costo dell'addetto all'industria chimica, mentre oggi la differenza fra i due costi non raggiunge il 10 %. Per tutte le altre qualifiche di mano d'opera la situazione si è completamente rovesciata, mentre nel 1938 l'industria chimica aveva costi più alti della metalmeccanica, oggi è la metalmeccanica che ha costi più alti della chimica sebbene lo scarto sia lieve.

Estendendo l'indagine anche in altri settori industriali una tale situazione sarebbe confermata e ciò perchè tutte le 25-30 voci che in oggi costituiscono il costo del lavoro, ad eccezione di una o due, che fra l'altro non sono in termini di valore le più importanti, sono comuni a tutti i settori industriali.

Una conferma di quanto stiamo dicendo si ha dai dati recentemente elaborati dalla Associazione Industriale Lombarda (9) relativi però alla sola mano d'opera adulta, dati che riportiamo nella tavola IV.

Ne deriva quindi che nell'industria italiana oggi esistono dei settori i quali si sono visti aumentare il costo del lavoro rispetto al 1948 di oltre 100 volte ed altri in cui l'aumento non raggiunge le 80 volte. Ed è da aggiungere che quei settori in cui l'aumento è più forte sono proprio quelli nei quali l'attività produttiva richiede un largo impiego di mano d'opera. Tutto questo naturalmente è detto a prescindere dal rendimento delle maestranze e dal perfezionamento del processo tecnico.

Ma anche rimanendo nell'ambito di un solo settore industriale si può constatare come le citate modificazioni di struttura abbiano portato a quel fenomeno conosciuto col nome di *appiattimento salariale*.

(9) Cfr. Associazione Industriale Lombarda - *Ributizione e costo del lavoro*, Milano 1952.

Tav. III. — Costo di un'ora di lavoro nell'industria metalmeccanica e chimica a Milano

QUALIFICHE DI MANO D'OPERA	1938 (MEDIA ANNUA) LIRE		1952 (OTTOBRE) LIRE	
	METAL- MECCANICI	CHIMICI	METAL- MECCANICI	CHIMICI
<i>Operai di oltre 20 anni</i>				
Specializzato	4,19	3,62	306,61	279,98
Qualificato	3,36	3,37	279,87	255,74
Manovale specializzato	2,94	2,98	267,51	244,58
Manovale comune	2,74	2,98	252,35	248,30
Donna di 1 ^a cat.	1,84	1,82	226,65	222,49
Donna di 2 ^a cat.	1,51	1,59	217,85	213,92
Donna di 3 ^a cat.	1,51	1,59	204,86	204,22
<i>Operai di 18/20 anni</i>				
Manovale specializzato	2,94	2,98	246,52	225,38
Apprendista	1,95	—	246,17	—
Manovale comune	2,74	2,98	233,89	229,18
Donna di 1 ^a cat.	1,84	1,82	200,51	196,19
Donna di 2 ^a cat.	1,51	1,59	190,85	186,03
Donna di 3 ^a cat.	1,51	1,59	180,37	175,97
<i>Operai di 16/18 anni</i>				
Manovale specializzato	2,82	2,98	199,83	195,09
Apprendista	1,71	1,94	188,38	122,19
Manovale comune	2,29	2,18	188,63	184,24
Donna di 2 ^a cat.	1,51	1,59	172,74	168,23
Donna di 3 ^a cat.	1,51	1,59	162,57	158,56
Ragazzi	1,03	—	124,97	—

Tav. IV. — Costo orario di un operaio adulto qualificato a Milano in alcune categorie di industria

CATEGORIE DI INDUSTRIA	COSTO MEDIO ORARIO IN LIRE		DIFFERENZA PERCENTUALE RISPETTO AL COSTO DEL METALMECCANICO	
	1 LUGLIO 1938	1 OTTOBRE 1952	1 LUGLIO 1938	1 OTTOBRE 1952
Metalmeccanica	3,692	304,740	—	—
Ceramica	3,643	308,794	— 1,3	+ 1,3
Legno	3,583	285,159	— 3,0	— 6,4
Chimica	3,426	295,740	— 7,2	— 3,0
Cartaria	3,415	303,480	— 7,5	— 0,4
Calzature	3,402	285,235	— 7,9	— 6,4
Dolciaria	3,095	311,554	— 16,2	+ 2,2
Lattiero-Casearia	2,966	316,640	— 18,9	+ 3,9

Questo appiattimento, ossia l'accorciamento delle distanze fra la retribuzione delle varie categorie di lavoratori, è dovuto in particolare, come ha fatto rilevare il Vannutelli (10), al funzionamento della scala mobile, nè sono valse ad eliminarlo le modificazioni apportate al funzionamento stesso dall'accordo del 1951.

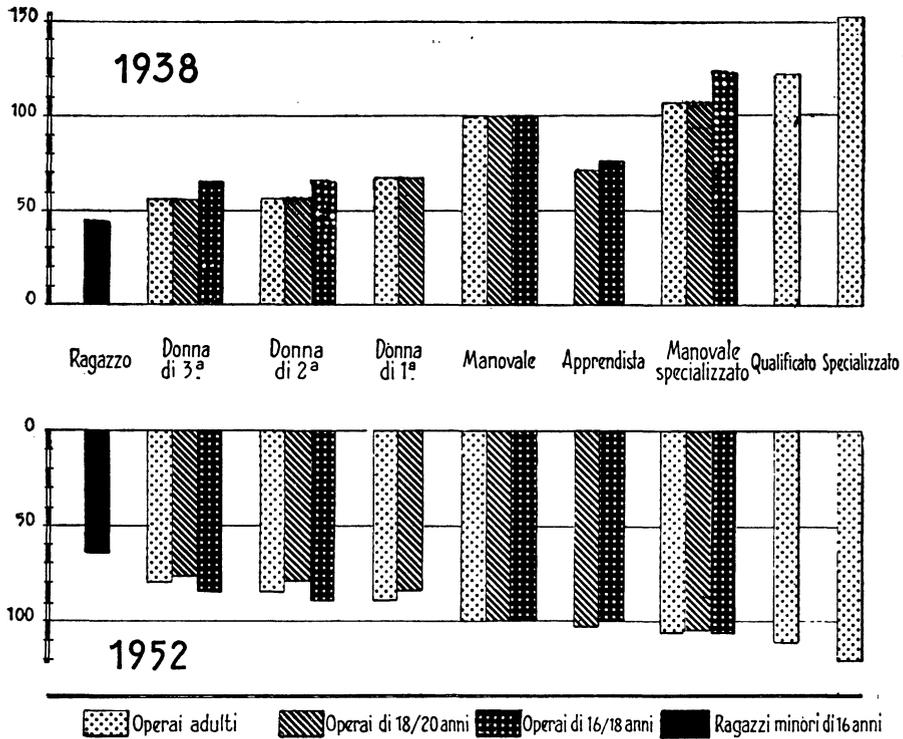
Va osservato che l'appiattimento del costo del lavoro appare più forte di quello delle retribuzioni in conseguenza del fatto che alcuni oneri previdenziali commisurati entro i limiti del massimale gravano nella stessa misura per tutte le categorie.

Si osservi al riguardo la tav. V nella quale sono riportati, per ciascuna classe di età dei lavoratori metalmeccanici milanesi i rapporti percentuali fra la retribuzione (comprendendo in essa anche il rateo orario degli elementi accessori), ed il costo del manovale e le altre qualifiche di mano d'opera.

I rapporti computati sul costo sono stati riprodotti anche nel seguente grafico 3.

(10) Cfr. C. VANNUTELLI, *Wage structure and cost of labour in Italy*, in Review of the Economic conditions in Italy, Banco di Roma, n. 5, 1952 e C. VANNUTELLI *Analisi statistica dell'appiattimento salariale*, memoria presentata alla XIII Riunione Scientifica della Società Italiana di Economia Demografia e Statistica, Torino 16, 18 ottobre 1950.

Graf. 3. — RAPPORTI PERCENTUALI FRA IL COSTO DEL MANOVALE
E QUELLO DELLE ALTRE QUALIFICHE.



Riguardo all'età, l'appiattimento è più forte per le categorie adulte che non per le categorie di età compresa fra 18 e 20 anni e fra 16 e 18 anni. Ciò è dovuto, sia al declassamento subito dalla mano d'opera maschile, sia al fatto che gli operai adulti godono di retribuzioni giornaliere che generalmente superano il massimale (900 lire per gli uomini e 750 per le donne) e quindi non esiste per essi una discriminazione riguardo al contributo per gli assegni familiari e per la cassa integrazione.

Si noti, in particolare, che in molti casi la retribuzione ed il costo dell'apprendista sono più alti od eguali a quelli del manovale della stessa età, mentre nel 1938 esisteva una situazione ben diversa.

6. — Anche rispetto alla variabilità territoriale le modificazioni intervenute nella struttura del costo del lavoro hanno prodotto una certa alterazione.

Se osserviamo i dati sul costo orario di un qualificato metalmeccanico in 76 province italiane (vedi tav. VI) calcolati con i criteri già noti, si può con-

Tav. V. — Rapporti percentuali fra la retribuzione ed il costo del manovale e le altre qualifiche di mano d'opera

QUALIFICHE DI MANO D'OPERA	RETRIBUZIONE ED ACCESSORIO CONTRATTUALE		COSTO TOTALE DEL LAVORO	
	1938 (MEDIA ANNUA)	1952 (OTTOBRE)	1938 (MEDIA ANNUA)	1952 (OTTOBRE)
<i>Operai adulti</i>				
Specializzato	154,3	124,3	152,9	121,5
Qualificato	123,1	112,4	122,6	110,9
Manovale specializzato	107,3	106,9	107,3	106,0
Manovale comune	100,0	100,0	100,0	100,0
Donna di 1ª categoria	66,4	90,7	67,2	89,8
Donna 2ª categoria	53,8	86,8	55,1	86,3
Donna 3ª categoria	53,8	80,6	55,1	81,1
<i>Operai di 18/20 anni</i>				
Manovale specializzato	107,2	106,1	107,3	105,4
Apprendista	70,4	105,9	71,2	105,3
Manovale comune	100,0	100,0	100,0	100,0
Donna 1ª categoria	66,4	84,0	67,2	85,7
Donna 2ª categoria	53,8	79,9	55,1	81,6
Donna 3ª categoria	53,8	75,5	55,1	77,1
<i>Operai di 16/18 anni</i>				
Manovale specializzato	123,9	106,0	123,1	105,9
Apprendista	74,1	99,9	74,7	99,9
Manovale	100,0	100,0	100,0	100,0
Donna 2ª categoria	64,9	91,6	65,9	91,6
Donna 3ª categoria	64,9	86,2	65,9	86,2
Ragazzi	44,4	66,4	45,0	66,3

Tav. VI. — Costo orario del lavoro di un operaio qualificato metalmeccanico in alcune provincie

PROVINCIE	1938 (MEDIA ANNUA)	1950 (OTTOBRE)	1952 (OTTOBRE)	PROVINCIE	1938 (MEDIA ANNUA)	1950 (OTTOBRE)	1952 (OTTOBRE)
Alessandria . . .	3,07	203,31	249,53	Arezzo	2,81	194,57	239,32
Asti	3,07	200,02	245,45	Firenze	2,99	228,19	276,74
Cuneo	2,99	191,45	235,43	Grosseto	3,07	200,95	246,50
Novara	3,12	216,30	264,00	Livorno	2,82	215,79	263,30
Torino	3,40	223,29	271,67	Lucca	2,82	200,60	246,10
Vercelli	3,06	207,27	249,04	Massa Carr.	2,94	220,55	268,60
Aosta	3,12	219,15	267,01	Pisa	2,80	218,79	266,60
Bergamo	3,15	209,92	256,63	Pistoia	2,78	200,42	245,89
Brescia	3,23	211,00	257,82	Siena	2,51	196,52	241,50
Como	3,23	228,19	277,17	Perugia	2,85	194,92	234,67
Cremona	2,87	219,38	267,35	Terni	2,85	196,82	237,12
Mantova	3,04	209,45	255,64	Ancona	2,71	202,84	244,14
Milano	3,35	230,92	279,87	Ascoli Piceno	2,72	195,71	235,70
Pavia	3,12	219,33	267,20	Macerata	2,53	184,66	223,18
Sondrio	2,85	227,13	275,99	Pesaro-Urb.	2,84	192,88	232,05
Varese	3,23	228,19	277,17	Frosinone	2,88	191,07	230,02
Bolzano	3,15	216,66	264,00	Rieti	2,80	193,50	232,86
Trento	3,05	209,92	256,63	Roma	3,23	218,34	266,09
Belluno	2,72	207,68	254,08	Viterbo	2,79	194,68	225,35
Padova	2,83	209,22	255,72	Chieti	2,42	187,38	226,03
Rovigo	2,94	199,87	245,31	Pescara	2,50	194,92	234,67
Treviso	2,93	190,57	245,31	Teramo	2,43	182,45	220,22
Venezia	2,96	213,12	260,22	Avellino	3,27	186,73	225,35
Verona	2,86	211,23	258,07	Benevento	2,82	184,34	222,56
Vicenza	2,85	206,39	253,52	Napoli	2,64	202,57	226,87
Udine	2,79	203,19	249,04	Salerno	2,59	198,26	238,83
Genova	3,28	219,75	267,70	Bari	2,47	198,94	239,75
Imperia	2,93	214,05	261,37	Brindisi	3,07	179,35	217,53
La Spezia	2,93	207,45	253,83	Foggia	2,52	182,55	220,95
Savona	2,94	212,30	260,41	Taranto	2,53	198,78	239,56
Bologna	2,98	200,55	246,04	Catanzaro	2,94	180,42	218,74
Ferrara	2,86	198,63	243,90	Cosenza	2,50	184,77	223,30
Forlì	2,98	199,52	244,91	Catania	2,77	181,75	227,40
Modena	2,87	200,07	245,49	Messina	2,92	181,07	225,12
Parma	2,88	205,02	250,98	Palermo	2,77	195,59	242,25
Piacenza	2,86	203,25	248,99	Cagliari	3,03	189,56	226,94
Ravenna	3,11	208,21	254,59	Nuoro	2,69	181,83	220,22
Reggio Em.	3,11	205,38	251,47	Sassari	2,57	183,46	221,93

statare che la differenza fra le provincie dell'Italia Settentrionale, nelle quali il costo è più alto, e le altre zone d'Italia, si è oggi notevolmente attenuata rispetto al 1938. Il Vannutelli trattando delle retribuzioni (11), giunse alla conclusione che nel 1950 l'abbassamento della variabilità territoriale poteva dirsi eliminato; infatti gli indici di variabilità da lui calcolati con riferimento a quell'anno erano all'incirca eguali a quelli calcolati per il 1938.

Non altrettanto può dirsi per il costo del lavoro.

Misurando, sui dati della tav. VI, la variabilità territoriale del costo per l'intero gruppo di provincie considerate, otteniamo sia per il 1950 come per il 1952, valori più bassi di quelli del 1938.

Nella seguente tav. VII si riportano i risultati del nostro computo che è stato effettuato per l'intero gruppo di 76 provincie e per 4 raggruppamenti particolari, servendoci della *differenza media* (assoluta e relativa) che, date le sue caratteristiche metodologiche (12) ci è sembrato, tra tutti i noti indici di variabilità, il più idoneo al nostro scopo.

Tav. VII - Variabilità del costo del lavoro secondo la ripartizione territoriale

RAGGRUPPAMENTI TERRITORIALI	PRO- VINCIE N.	DIFFERENZA MEDIA ASSOLUTA			DIFFERENZA MEDIA RELATIVA (cifre percentuali)		
		1938 (MEDIA ANNUA)	1950 OTTOBRE	1952 OTTOBRE	1938 MEDIA ANNUA	1950 OTTOB.	1952 OTTOB.
		Italia settentrionale.	38	0,182	11,274	12,510	6,04	5,36	4,87
Italia centrale . . .	19	0,176	13,199	18,028	6,22	6,53	7,36
Italia meridionale. .	13	0,326	9,439	9,350	12,03	4,99	4,11
Italia insulare . . .	6	0,199	6,500	8,559	7,13	3,50	3,77
COMPLESSO. . .	76	0,255	15,371	19,304	8,78	7,58	7,83

Nei confronti del 1938 l'abbassamento più forte della variabilità si è verificato nel gruppo delle provincie dell'Italia Meridionale ed Insulare, mentre nel gruppo delle provincie dell'Italia Centrale, la variabilità risulta aumentata. La causa di tale comportamento è in gran parte da attribuirsi al funzionamento

(11) Cfr. C. VANNUTELLI, *Analisi statistica dell'appiattimento salariale* in Atti della XIII Riunione Scientifica della Società Italiana di Economia Demografia e Statistica. Torino, 16-18 ottobre 1950.

(12) Cfr. C. GINI, *Memorie di metodologia statistica* pag. 203 e segg. Giuffrè, Milano, 1939.

della scala mobile ed all'esistenza di retribuzioni che superano i limiti del massimale.

Lo spostamento verificatosi fra l'ottobre 1950 e l'ottobre 1952 è la conseguenza dell'applicazione del nuovo sistema di scala mobile e della nuova disciplina per il pagamento degli oneri sociali (elevazione del massimale e riforma delle pensioni). Queste due cause hanno agito in modo diverso sulla variabilità del costo nelle varie zone: esse infatti hanno fatto ulteriormente abbassare la variabilità nell'Italia Settentrionale e Meridionale, e l'hanno fatta rialzare nell'Italia Centrale ed Insulare. Nel complesso però si è attenuato il distacco con il 1938.

7. — Il costo unitario di un'ora di lavoro è funzione decrescente del numero complessivo di ore nelle quali si è avuta la prestazione del lavoro. Ciò dipende dal fatto che quella parte del costo rappresentata dagli oneri non commisurati alla prestazione lavorativa (accessorio contrattuale) varia a seconda del numero di ore in cui gli oneri stessi sono frazionati.

In genere quindi il più alto costo del lavoro si verificherà in quelle aziende in cui l'orario di lavoro è più breve.

Poichè l'onere per accessorio contrattuale risulta oggi aumentato in media di 178 volte rispetto all'anteguerra vi è da domandarci quali conseguenze si verifichino al variare degli orari di lavoro.

Considerando 11 orari settimanali con riferimento ai quali abbiamo calcolato il costo unitario di un operaio qualificato metalmeccanico a Milano per il 1938 e per l'ottobre 1952, si può affermare che attualmente, anche sotto questo aspetto, esistono delle varianti rispetto al periodo prebellico.

Infatti il declino del costo del lavoro che si manifesta col passare da un orario di 32 ore ad un orario di 60 ore settimanali risulta nel 1952 più sensibile di quello che si aveva nel 1938. (Vedasi tav. VIII).

Tuttavia prendendo l'orario di 40 ore come quello normale si nota che tanto nel 1938 come nel 1952 l'orario di 32 ore è più oneroso di circa il 4 % e l'orario di 60 ore, nonostante la maggiorazione di 16 ore settimanali per lavoro straordinario, è meno oneroso di circa il 5 %.

Nel caso suddetto però si è supposto che l'orario settimanale fosse ripartito in un egual numero di ore per giorno, ciò che in pratica non avviene. Data l'esistenza di oneri che si computano sulla retribuzione entro i limiti del massimale giornaliero, appare necessario che l'esame del costo del lavoro in relazione ai diversi orari sia effettuato tenendo presente anche questa circostanza.

Ma, come sappiamo, il fatto che il massimale sia, oppur no, operante dipende dall'altezza della retribuzione e quindi occorre approfondire ulteriormente l'analisi.

Tav. VIII. — Costo del lavoro di un qualificato metalmeccanico secondo l'orario settimanale

DURATA DELL'ORARIO SETTIMANALE	COSTO MEDIO ORARIO IN LIRE		NUMERI INDICI (COSTO CORRISPONDENTE ALL'ORA- RIO DI 32 ORE = 100)	
	1938 (MEDIA ANNUA)	1952 (OTTOBRE)	1938 (MEDIA ANNUA)	1952 (OTTOBRE)
32 ore	3,45	290,65	100,0	100,0
34 »	3,42	287,41	99,1	98,8
36 »	3,40	284,67	98,5	97,9
38 »	3,36	281,57	97,4	96,9
40 »	3,35	279,87	97,1	96,3
42 »	3,33	277,32	96,5	95,4
44 »	3,31	274,75	95,9	94,5
48 »	3,28	270,88	95,1	93,2
51 »	3,25	267,57	94,2	92,1
54 »	3,24	266,75	93,9	91,8
60 »	3,21	263,84	93,0	90,8

Abbiamo cercato di raggiungere questo scopo calcolando (vedasi tav. IX) distintamente per tre provincie il costo medio dell'operaio metalmeccanico qualificato in base ai diversi orari settimanali ed al diverso modo in cui gli orari stessi sono stati ripartiti fra i vari giorni della settimana.

Le tre provincie sono state scelte in modo da considerare tre diversi tipi di retribuzione, cioè la massima (Milano), la media (Roma), e la minima (Bari).

Le cifre della tavola IX valgono più di qualsiasi commento: in sintesi diremo che esse pongono in luce il fatto che il costo minimo si ha sempre quando si applica l'orario di 60 ore settimanali ripartite in 10 ore giornaliere; ed il costo massimo si ha quando si applica un orario di 32 ore. Quest'ultimo però dovrà essere ripartito a Milano in 3 giorni di 6 ore ciascuno, 2 giorni di 5 ore ed uno di 4, a Roma ed a Bari in un giorno di 7 ore, in 1 di 5, in due di 6 e in 2 di 4 ore ciascuno.

Va anche osservato che la diversa distribuzione dell'orario nei vari giorni della settimana può annullare gli effetti della diversa quantità di ore settimanali. Così ad esempio a Milano un orario di 36 ore distribuito in tre giorni di 7 ore e tre giorni di 5 ore è più oneroso di un orario di 32 ore distribuite in soli 4 giorni di 8 ore ciascuno.

Naturalmente va tenuto presente che l'adozione di uno o di un altro orario modifica di pari passo la produttività dell'operaio dalla quale non può prescindere quando si considerano le cifre suddette.

Tav. IX - Costo del lavoro di un operaio metalmeccanico qualificato secondo l'orario di lavoro nelle provincie di Milano, Roma, Bari

DURATA DELL'ORARIO SETTIMANALE (IN ORE)	ORARIO DI LAVORO GIORNALIERO						COSTO MEDIO ORARIO IN LIRE		
	L.	M.	M.	G.	V.	S.	MILANO	ROMA	BARI
32	8	8	4	4	4	4	288,82	273,35	244,58
	8	7	5	4	4	4	290,37	274,34	245,45
	7	6	6	5	4	4	291,95	278,80	246,35
	6	6	6	5	5	4	293,00	277,05	246,22
	7	5	5	5	5	5	291,90	277,09	245,86
	8	8	8	8	—	—	287,88	272,49	245,47
34	8	8	6	4	4	4	285,87	270,69	242,12
	8	7	6	5	4	4	287,39	272,12	243,38
	8	6	6	6	4	4	288,72	273,36	243,71
	7	7	7	5	4	4	286,86	271,82	243,87
	7	7	5	5	5	5	288,57	274,36	244,21
	6	6	6	6	6	4	290,48	275,00	244,40
36	8	8	8	6	4	4	281,36	266,58	239,07
	8	8	7	5	4	4	282,94	268,05	240,38
	8	7	7	6	4	4	284,17	269,40	241,59
	7	7	7	5	5	5	287,45	269,80	241,94
	7	7	6	6	5	5	286,20	271,11	242,38
	6	6	6	6	6	6	288,00	272,47	242,14
38	8	8	8	8	4	—	282,61	273,28	239,47
	8	8	8	6	4	4	280,38	265,73	237,96
	8	8	8	5	5	4	281,39	265,60	237,85
	8	8	7	7	4	4	280,82	266,36	239,21
	8	7	7	7	5	4	282,01	267,47	240,19
	7	7	7	7	6	4	282,73	268,33	240,95
38	7	7	7	7	5	5	282,60	268,02	240,68
	8	6	6	6	6	6	284,48	269,58	240,02
	8	8	8	8	8	—	278,21	264,04	237,12

Segue : Tav. IX. — Costo del lavoro di un operaio metalmeccanico qualificato
secondo l'orario di lavoro nelle provincie di Milano, Roma, Bari

DURATA ORARIO SETTIMA- NALE (IN ORE)	ORARIO DI LAVORO GIORNALIERO						COSTO MEDIO ORARIO IN LIRE		
	L.	M.	M.	G.	V.	S.	MILANO	ROMA	BARI
40	8	8	8	8	4	4	277,78	263,17	236,45
	8	8	7	7	6	4	276,40	265,18	238,23
	8	7	7	7	7	4	279,58	265,46	239,13
	7	7	7	7	7	5	279,87	266,09	239,75
	8	8	6	6	6	6	280,88	266,28	237,91
	8	8	8	6	5	5	278,95	264,30	236,81
	8	7	7	7	7	4	279,58	265,47	239,10
	8	8	8	8	8	—	276,97	261,47	235,56
42	7	7	7	7	7	7	277,95	265,44	238,25
	8	8	8	7	7	4	276,76	264,03	236,39
	8	8	8	6	6	6	277,81	264,83	235,85
	8	8	8	8	5	5	276,79	262,24	235,49
44	8	8	8	8	8	4	274,21	260,21	234,04
	8	8	8	8	7	5	274,83	260,79	234,55
	8	8	7	7	7	7	275,20	261,42	235,71
48	8	8	8	8	8	8	270,88	257,38	231,80
51	8,30	8,30	8,30	8,30	8,30	8,30	267,60	253,99	228,11
	9	9	9	8	8	8	267,54	254,29	229,05
54	9	9	9	9	9	9	266,76	248,51	225,86
	10	10	10	8	8	8	266,74	253,48	227,83
60	10	10	10	10	10	10	263,84	250,68	224,97

CAPITOLO IV

QUALCHE INDUZIONE CIRCA GLI EFFETTI DELLA STRUTTURA DEL COSTO DEL LAVORO SUL GRADO DI OCCUPAZIONE

8. — Relazione fra il prezzo del lavoro e l'occupazione. — 9. Necessità di sviluppare una disciplina salariale con più adeguate differenziazioni secondo la qualità della mano d'opera.

8. — L'attuale struttura del costo del lavoro, modificatasi radicalmente rispetto a quella che si aveva nell'anteguerra, determina, come abbiamo visto, un maggior livellamento del costo fra i vari settori economici, fra le varie qualifiche di mano d'opera e le varie zone del paese, nonchè produce una alterazione nell'altezza del costo stesso a seconda del regime di orario di lavoro.

Vi è quindi da domandarsi: quali sono gli effetti di tutto ciò sul grado di occupazione?

Possiamo rispondere a questa domanda solo con qualche induzione che scaturisce logicamente da quanto abbiamo esposto fin qui.

Al livellamento del costo fra i vari settori produttivi, corrispondente al livellamento del reddito da lavoro, si può imputare quella minore mobilità del lavoro che sembra riscontrarsi in questo dopoguerra. Attualmente dal punto di vista della retribuzione il lavoratore non ha alcuna convenienza alla specializzazione e sembra quindi logico pensare che questa circostanza costituisca un incentivo alla propensione verso il lavoro più facile e più comodo.

Inoltre il datore di lavoro ha oggi poca convenienza a servirsi di mano d'opera non qualificata (manovali, apprendisti, donne, ecc.) in quanto questa ultima gli costerà quasi come quella qualificata, la quale, dato il miglioramento del processo tecnico, può assoggettarsi, e di fatto si assoggetta, anche a compiere mansioni proprie delle categorie inferiori.

L'attenuata differenza del costo di lavoro fra zone settentrionali e zone meridionali d'Italia, non contribuisce a creare i presupposti necessari per l'industrializzazione del Mezzogiorno ma anzi agisce in senso opposto, e quindi il costo del lavoro non favorisce l'assorbimento di mano d'opera in quelle zone.

Si è detto che nel nostro paese v'è una forte incidenza degli oneri sociali, ma più che altro va tenuto presente il fatto che essi sono computati ed erogati in modo tale da indurre gli imprenditori a far compiere un maggior lavoro alle maestranze già occupate nell'azienda anzichè ad assumere nuova mano d'opera.

Particolare questo che ci risulta poi aggravato dall'attuale regime fiscale secondo il quale l'accertamento e la riscossione di talune imposte sono effettuati in base al numero dei dipendenti.

9. — Documentare con cifre alla mano queste induzioni presupporrebbe che il fenomeno della disoccupazione, oggetto dell'inchiesta parlamentare, fosse già analizzato e studiato in tutti i suoi particolari in modo da aver individuato e valutato tutte le cause che, in concomitanza con quelle suaccennate, lo originano e lo condizionano.

D'altra parte non si dimentichi che tutti quei fattori che riducono la elasticità del prezzo del lavoro, agiscono essenzialmente su quel tipo di disoccupazione chiamato *permanente* (13).

Perciò il nostro problema presupporrebbe anche che si potessero distinguere le varie specie di disoccupazione (stagionale, ciclica, tecnologica, ecc.) compito questo quanto mai arduo.

Oltre a tutto questo va tenuto presente che non sembra si possa giungere a conclusioni sicure con un semplice studio delle relazioni esistenti fra il prezzo del lavoro e la disoccupazione, perchè, come è stato fatto rilevare in occasione delle critiche mosse alle indagini condotte con questo metodo dal Rueff, dal Denuc e dal Bresciani Turrone (14) « l'esistenza di una correlazione fra il prezzo del lavoro e la disoccupazione non sta ad indicare un diretto legame di causalità tra i due fenomeni, perchè la variazione può risultare, in tutto o in parte, effetto di una causa comune operante sui fenomeni stessi ».

Tuttavia, pur con queste limitazioni, riteniamo che questo nostro studio possa dimostrare la necessità di sviluppare, nel quadro di una politica economica di « full employment », una disciplina salariale che torni a dare al prezzo del lavoro più adeguate differenziazioni secondo la qualità della mano d'opera, eliminandosi così una causa che, sia pure indirettamente, costituisce oggi un ostacolo ad una maggiore occupazione.

(13) Cfr. C. GINI, *Patologia Economica*, Milano, Giuffrè 1934.

(14) Cfr. A. UGGÈ, *Statistica della disoccupazione e mobilità del lavoro* in Trattato Elementare di Statistica. Vol. VI, Milano. Giuffrè, 1935.

BIBLIOGRAFIA

Questo elenco riproduce solo la bibliografia italiana apparsa in questi ultimi anni. Esso comprende sia le opere concernenti la metodologia sul costo del lavoro o l'esame dei suoi particolari aspetti, sia quelle nelle quali sono riportate raccolte di dati ed altre documentazioni.

- AMBROGI FRANCESCA, *Retribuzione di alcuni classi di lavoratori a Roma nel 1938, 1947 e 1948* in « Rivista di Politica Economica », aprile 1948.
- ASSOCIAZIONE COTONIERA ITALIANA, *Rilevazione statistica sulle variazioni intervenute nelle retribuzioni contrattuali degli operai*. Milano, ottobre 1947.
- ASSOCIAZIONE DEI COSTRUTTORI EDILI DI ROMA E PROVINCE, *Incidenza del costo della mano d'opera in provincia di Roma*, in « Il Costruttore edile », 1948.
- ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI DELLA PROVINCIA DI ASCOLI PICENO, *Calcolo delle variazioni salariali e degli altri oneri percentuali obbligatori dal 1° agosto 1944 al 30 settembre 1946*. Ufficio Regionale del Lavoro di Ascoli Piceno.
- ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI DELLA PROVINCIA DI BOLOGNA, *Prospetti riassuntivi dei vari contributi previdenziali assistenziali ed assicurativi vigenti sulle retribuzioni degli operai ed impiegati dell'industria dal 1° gennaio 1947*.
- ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI DELLA PROVINCIA DI GORIZIA, *Tabella dei costi della mano d'opera edile*.
- ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI DELLA PROVINCIA DI FIRENZE, *Tabella delle variazioni delle retribuzioni giornaliere e degli oneri connessi al salario del manovale edile*. Firenze, settembre 1945.
- ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI DELLA PROVINCIA DI PESARO-URBINO, *Rilevazione dei salari e del costo della mano d'opera nell'industria edile*. Pesaro-Urbino 1947.
- ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI DELLA PROVINCIA DI PISTOIA, *Tabella del costo della mano d'opera delle costruzioni edili in provincia di Pistoia per lavori normali*.
- ASSOCIAZIONE INDUSTRIALE LOMBARDA, *Retribuzione e costo del lavoro*. Milano 1951.
- ASSOCIAZIONE INDUSTRIALE LOMBARDA, *Il costo dei salari in « Industria Lombarda »*. Milano 1948.
- ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI METALLURGICI MECCANICI E AFFINI (A. M. M. A.), Torino *Relazione sull'esercizio 1947*.
- ASSOCIAZIONE ITALIANA INDUSTRIALI DELL'ABBIGLIAMENTO, *Costo orario e settimanale della mano d'opera*, Milano, aprile 1948.
- ASSOCIAZIONE NAZ. PRODUTTORI FIBRE TESSILI ARTIFICIALI, *Costo orario della mano d'opera*, Milano, novembre 1947.
- BANDETTINI PIERFRANCESCO, *Il problema della rivalutazione dei salari ed il costo della mano di opera in « Index »*, Bollettino del Centro per la Statistica Aziendale, Firenze, luglio 1948.
- BANDETTINI PIERFRANCESCO, *Il calcolo del costo della mano d'opera industriale in « Index »*, Bollettino del Centro per la Statistica Aziendale Firenze, dicembre 1948.
- BANDETTINI PIERFRANCESCO, *Alcuni dati sul costo effettivo del lavoro intervenuto al 4° Convegno di Studi di Economia e Politica Industriale*, Torino 15-16-17 maggio 1950.
- BANDETTINI PIERFRANCESCO, *Il costo del lavoro nel settore dell'artigianato*, in « Atti del 2° Convegno di Studi di Politica Artigiana » Roma 7-8 aprile 1951.
- BANDETTINI PIERFRANCESCO, *Un indice del costo del lavoro impiegatizio nell'industria in « Index »*, Bollettino del Centro per la Statistica Aziendale Firenze, Gennaio 1950.
- BANDETTINI PIERFRANCESCO, *Il costo delle assenze dal lavoro in « Index »*, Bollettino del Centro per la Statistica Aziendale, Firenze, aprile 1950.
- BANDETTINI PIERFRANCESCO, *Per una più esatta comparazione internazionale del costo del lavoro*. Memoria presentata alla XII Riunione Scientifica della Società Italiana di Economia, Demografia e Statistica.
- BARBERI BENEDETTO, *La dinamica del trattamento economico dei dipendenti dello Stato nel periodo 1913-1931*. Scuola di Statistica dell'Università di Roma, 1935.
- BERETTA LUIGI, *Sul costo della mano d'opera industriale in « Index »*, Bollettino del Centro per la Statistica Aziendale, Firenze, settembre 1946.
- BRAMBILLA FRANCESCO, *Ricerche attorno ai costi di produzione in taluni rami dell'industria*, in « Industria » Milano n. 4, 1949.

- CATTABRIGA ALDO, *Considerazioni sulle valutazioni di costo di un sistema di protezione sociale* in « Previdenza Sociale » Anno V, fasc. 5, settembre-ottobre 1949.
- CENTRO PER LA STATISTICA AZIENDALE, *Un indice dell'onere salariale orario per gli operai della industria* in « Index » Bollettino del Centro per la Statistica Aziendale n. 4, Firenze, aprile 1946.
- CENTRO PER LA STATISTICA AZIENDALE, *Cronaca delle variazioni del costo della mano d'opera industriale*, in « Index » Bollettino del Centro per la Statistica Aziendale, Firenze, marzo, aprile e maggio 1947.
- CENTRO PER LA STATISTICA AZIENDALE, *L'indice del costo della mano d'opera nell'industria chimica*, in « Index » Bollettino del Centro per la Statistica Aziendale. Firenze, ottobre 1947.
- CENTRO PER LA STATISTICA AZIENDALE, *Computo del costo del lavoro su base nazionale* in « Index » Bollettino del Centro per la Statistica Aziendale Firenze, maggio 1949.
- CENTRO PER LA STATISTICA AZIENDALE, *Unificazione della terminologia relativa alla remunerazione ed al costo del lavoro*. Firenze 1953.
- CHILANTI P., *Sulla natura dei contributi della Previdenza Sociale* in « Rassegna delle Statistiche del Lavoro », settembre-ottobre 1950.
- COLLEGIO DELLE IMPRESE EDILI ED AFFINI DELLA PROVINCIA DI MILANO, *Costi della mano d'opera edile dal 1° maggio 1945 al 31 dicembre 1947 per i Comuni di Milano e Sesto S. Giovanni*. Milano 1948.
- ID. ID., *Costi della mano d'opera edile al 31 dicembre 1948*.
- COLONNA DI STIGLIANO, *Applicazione pratica del D. L. L. 5-4-46, n. 226 sulla revisione dei prezzi stipulati con l'Amministrazione dei Lavori pubblici*. Associazione Industriali di Genova 1946.
- CONFEDERAZIONE GENERALE DELL'INDUSTRIA ITALIANA, *Incidenza dei contributi di previdenza sulle retribuzioni negli anni dal 1938 al 1947* in Rassegna di Statistica del Lavoro n. 1, 1948.
- D'AGATA CARMELO, *Incidenza degli oneri sociali sui salari e sui costi di produzione* in « Rivista degli Infortuni e delle malattie professionali ». Ottobre-dicembre 1943.
- D'AGATA CARMELO, *I numeri indici dei salari contrattuali nell'industria*. Bollettino dei prezzi dello Istituto Centrale di Statistica, fasc. 3. Luglio 1947.
- DE VERGOTTINI M., *Sul calcolo degli indici degli stipendi e dei salari reali* in « Rassegna di Statistiche del Lavoro », Luglio-agosto 1950.
- DE VERGOTTINI MARIO, *Retribuzione e costo del lavoro* in « Rivista Italiana di Economia Demografia e Statistica n. 3-4 ». Luglio 1951.
- DE VITA AGOSTINO, *Salari e costo del lavoro nell'industria* in « Congiuntura Economica ». Anno III, n. 31, ottobre 1948.
- DUCCI SILVANO, *Degli oneri conseguenti alla riduzione dell'orario di lavoro* in « Rivista di Politica Economica ». Roma, settembre-ottobre 1947.
- GALVANI LUIGI, *Variazioni e limiti di aumento dei salari* in « Rivista di Politica Economica », Roma, febbraio 1950.
- GOLZIO SILVIO, *Sulla misura delle variazioni dei salari reali* in « Rivista Italiana di Demografia e Statistica ». Roma, giugno 1948, n. 1-2.
- LASORSA GIOVANNI, *Statistiche del lavoro*. Adriatica Editrice. Bari 1948.
- LA VOLPE G., *La rigidità dei salari come causa di disoccupazione e come ostacolo ad una politica di piena occupazione*. Bollettino del Servizio Studi Economici del Laboratorio di Politica di Ca' Foscari. Venezia, 15 marzo 1949.
- LEIDI FRANCO, *Costo del lavoro per unità di tempo e per unità di produzione* in « Rassegna di Statistiche del Lavoro » Roma, Marzo-aprile 1950.
- LENTI LIBERO, *Costo del lavoro e prodotto netto industriale* in « Industria » n. 3, 1950.
- LIVI LIVIO, *Considerazioni sulla attuale altezza degli oneri sociali a carico dell'industria* in « Index », Bollettino del Centro per la Statistica Aziendale. Firenze. Luglio 1946.
- LIVI LIVIO, *Critiche al metodo seguito attualmente per le perequazioni salariali* in « Index », Bollettino del Centro per la Statistica Aziendale ». Firenze. Febbraio 1947.
- LIVI LIVIO, *La retribuzione a singhiozzo e le sue conseguenze* in « Index », Bollettino del Centro per la Statistica Aziendale, Firenze. Maggio 1951.
- LIVI LIVIO, *Per il coordinamento dei concetti riguardanti la remunerazione ed il costo del lavoro e la unificazione della relativa terminologia* in « La Ricerca Scientifica » Anno 21. N. 2 febbraio 1951.
- LIVI LIVIO, *Per la unificazione della terminologia relativa alla remunerazione ed al costo del lavoro*. « Rassegna delle Statistiche del Lavoro ». N. 4. Luglio-agosto 1950.
- LIVI LIVIO, *Problemi del costo del lavoro*, intervento al 4° Convegno di Studi di Economia e Politica Industriale. Torino 15-16-17 maggio 1950.

- MASCINI GIOVANNI, *Costo del lavoro e guadagni per unità di produzione* in «Notiziario della Associazione Nazionale Industriale Chimica n. 15-16». Agosto 1950.
- OFFICINE GALILEO. Firenze. *Costo orario dell'operaio metalmeccanico qualificato dal settembre 45 in poi*. Associazione Industriali di Firenze.
- PARENTI GIUSEPPE, *Problemi del costo del lavoro*, intervento al 4° Convegno di Studi di Economia e Politica Industriale. Torino. 15-16-17 maggio 1950.
- PUFFO MARIO, *Calcolo del costo medio orario della mano d'opera nell'industria cementiera* in «Industria Italiana del Cemento» Roma. Dicembre 1947.
- SOCIETA' EDISON, *Costo del personale nell'industria elettrica* in «Quaderni di studi e notizie n. 16», del 1-1-1947. Milano.
- SOSTERO MARCO, *Qualche dato sulle variazioni salariali nell'industria metalmeccanica dal 1939 in poi* in «Industria». Milano, n. 10-12. Ottobre-dicembre 1945.
- TAGLIACARNE GUGLIELMO, *Ammontare globale dei salari e stipendi* in «Index», Bollettino del Centro per la Statistica Aziendale. Firenze, giugno 1948.
- UNIONE INDUSTRIALI DELLA PROVINCIA DI CUNEO, *Tabelle delle incidenze e degli oneri sulla retribuzione*. Novembre 1947.
- VANNUTELLI CESARE, *Cause ed effetti dell'appiattimento salariale*. «Rivista di Politica Economica». Maggio 1950.
- VANNUTELLI CESARE, *Analisi statistica dell'appiattimento salariale*. «Rivista di Economia Demografia e Statistica» 3-4 Luglio-dicembre 1951 e Rassegna di Statistiche del Lavoro. N. 1. Gennaio-febbraio 1951.
- VANNUTELLI CESARE, *Assegni familiari e salario* in «Rivista della Previdenza Sociale» Anno VIII fasc. 3. Maggio-giugno 1952.
- VANNUTELLI CESARE, *Sui criteri di computo del costo della Sicurezza Sociale* in «Previdenza Sociale». Anno XI. Fasc. 6. Novembre-dicembre 1950.
- VANNUTELLI CESARE, *Elementi di valutazione comparata del costo del lavoro in alcuni paesi* in «Rassegna di Statistiche del Lavoro 1950». Quaderno n. 4.
- VANNUTELLI CESARE, *Metodo e significato del calcolo degli indici del costo del lavoro*. «Rivista Italiana di Scienze Commerciali». Milano 1950, n. 1-2.
- VANNUTELLI CESARE, *Aspetti del mercato del lavoro in Italia nel presente dopoguerra* in «Rivista Internazionale della protezione sociale, 1947.
- VANNUTELLI CESARE, *La scala mobile dei salari* in «Rivista di Politica Economica». Marzo-aprile 1948.
- VANNUTELLI CESARE, *Salari e costo del lavoro nell'industria in confronto all'anteguerra* in «Rivista di Politica Economica». Dicembre 1946.
- VANNUTELLI CESARE, *Wage structure and cost of labour in Italy* in «Review of the Economic conditions in Italy». Banco di Roma n. 5, 1952.
- VANNUTELLI CESARE, *Suggerimenti a calcolare il costo del lavoro* in «Industria». Milano 1948.
- ZACCHI EMILIO, *Il salario*. «Relazione al Congresso dell'Associazione Industriale Lombarda». 4-5 marzo 1948.

PAGINA BIANCA

ALDO SCOTTO

**INFLUENZA SULLA OCCUPAZIONE DEL SISTEMA
DELLA PREVIDENZA SOCIALE
(Con particolare considerazione al sistema dei contributi)**

PAGINA BIANCA

CAPITOLO UNICO

1. Premessa. — 2. Dati statistici. — 3. Attuale assetto dei contributi sociali. — 4. Caratteri generali del sistema dei contributi sociali. — 5. A) Analisi dell'influenza esercitata sull'occupazione dai contributi assumendo il fabbisogno finanziario globale del sistema previdenziale come un dato: a) influenza dei contributi giuridicamente a carico dei lavoratori; — 6. b) influenza dei contributi giuridicamente a carico dei datori di lavoro; 7. — c) conclusioni sugli effetti esercitati sull'occupazione dai contributi sociali e conseguenze pratiche. — 8. d) La sostituzione dei contributi con imposte. — 9. e) La ripartizione degli oneri sociali fra agricoltura e industria. — 10. B) Analisi dell'influenza esercitata sull'occupazione dai contributi supponendo suscettibile di modifiche, il fabbisogno finanziario globale del sistema previdenziale — 11. a) Influenza comparativa sull'occupazione dei sistemi previdenziali di capitalizzazione o di ripartizione. — 12. b) Il sistema degli assegni familiari. 13. — Conclusione.

1. — Il sistema delle assicurazioni sociali può avere influenza sull'occupazione sotto tre aspetti: a) per il modo com'è finanziato; b) per il modo come sono investiti e gestiti i fondi raccolti; c) per il modo come sono corrisposte le prestazioni. Nella presente relazione si tratterà *prevalentemente* dell'influenza esercitata attraverso il « modo di finanziamento ». Si limiterà poi l'attenzione prevalentemente alla disoccupazione *strutturale*, lasciando da parte quella ciclica e stagionale; e non si offrirà una trattazione specifica dell'assicurazione contro la disoccupazione appunto perchè essa provvede principalmente agli ultimi due tipi di disoccupazione.

2. — Conviene avere anzitutto un'idea dell'ordine di grandezza delle quantità in gioco, le quali sono assai rilevanti.

Le Tavole I e II indicano rispettivamente il totale dei contributi incassati e il totale delle prestazioni corrisposte a partire dal 1948 dalla grandissima maggioranza degli Istituti di previdenza italiani, per i diversi tipi di assicurazione da essi gestiti.

La sola lacuna di una notevole importanza quantitativa, in tali tavole, è quella relativa alla previdenza per invalidità e vecchiaia del personale statale (in calce alla Tavola II, peraltro, è indicato l'ammontare delle pensioni corrisposte a tale personale), la quale ha una disciplina sui generis, e non dà luogo alla costituzione d'un apposito ente, sì che non è facile valutare l'entità dei contributi versati (o meglio trattiene dallo Stato). Comunque tale lacuna non ha grande importanza per il nostro discorso, perchè non si intende in questa sede prendere in considerazione *ex professo* l'influenza sull'occupazione del trattamento di quiescenza del personale statale, nè in genere del personale pubblico.

Tav. I. — Contributi per alcuni principali Istituti di previdenza (*)

(miliardi di lire)

ISTITUTI	1948	1949	1950	1951	1952
<i>Istituti di previdenza e assistenza a favore di addetti ad aziende private ed assimilati.</i>					
Istituto Nazionale della Previdenza Sociale					
Invalidità e vecchiaia	79,3	96,8	102,4	118,1	} 464,3
Tubercolosi	16,5	23,8	30,0	44,6	
Disoccupazione	23,5	37,9	29,4	18,2	
Assegni familiari.	108,6	139,4	148,6	174,2	
Altri tipi d'assicuraz.	13,0	10,5	10,2	9,3	
Istituto Nazionale Assicurazioni Malattie	48,2	50,1	59,1	82,7	83,0
Istituto Nazionale Assicurazioni Infortuni sul Lavoro	31,5	31,6	33,3	38,9	40,0
Altri enti	4,1	8,0	9,5	11,5	} 29,0 (a)
<i>Ente Nazionale di previdenza per i dipendenti da enti di diritto pubblico. . . .</i>	1,6	2,1	2,4	2,9	
<i>Istituti ed enti di previdenza ed assistenza per i dipendenti statali ed assimilati. . .</i>	15,3	16,8	17,4	21,0	
<i>Istituti ed enti di previdenza ed assistenza per dipendenti da enti locali.</i>	12,6	21,0	26,4	35,2	
TOTALE	354,2	438,0	468,7	556,8	

(*) Dall'Annuario Statistico Italiano.

I dati relativi al 1952 sono previsti, e sono desunti dalla *Relazione generale sulla situazione economica del paese*, presentata dal Ministro del Tesoro il 31-3-1953.

(a) Riguarda l'E.N.P.D.E.D.P. l'E.N.P.A.S. la Cassa impiegati agricoli e forestali e altri istituti minori controllati dal Ministero del Lavoro.

Dalle Tavole I e II appare tra l'altro evidente che per i dipendenti privati, i principali tipi di assicurazione sociale sono i seguenti :

a) *contro l'invalidità e la vecchiaia* (che assicura circa 7.700.000 lavoratori (1));

(1) Dati calcolati riferiti al 31 dicembre 1942, desunti da *Statistiche della Previdenza Sociale*, fascicolo speciale della *Rassegna di Statistiche del Lavoro*, aprile 1950.

b) *contro la tubercolosi* (che assicura circa 7.650.000 lavoratori più 9.500.000 persone di famiglia) (1);

c) *contro la disoccupazione* (che assicura circa 5.350.000 lavoratori) (1);

d) *contro le malattie* (che assicura circa 7.400.000 lavoratori più circa 6.500.000 familiari) (2);

Tav. II. — Prestazioni per alcuni principali istituti di previdenza (*)

(miliardi di lire)

ISTITUTI	1948	1949	1950	1951
<i>Istituti di Previdenza e assistenza a favore di addetti ad aziende private ed assimilati</i>				
Istituto Nazionale della Previdenza sociale				
Invalidità e vecchiaia	63,6	78,4	98,9	111,0
Tubercolosi	21,7	27,8	30,4	32,0
Disoccupazione	32,4	20,2	17,2	19,5
Assegni familiari.	108,8	130,4	136,9	157,9
Altri tipi d'assicur.	22,9	10,6	8,7	6,2
Istituto Nazionale Assicur. malattie . .	48,4	51,4	52,5	67,5
Istituto Nazionale Assistenza Infortuni sul Lavoro	26,5	23,9	31,7	39,9
Altri enti	2,8	4,5	5,2	6,5
<i>Ente Nazionale di Previdenza per i dipendenti da enti di diritto pubblico. . . .</i>	1,6	2,1	2,3	2,6
<i>Istituti ed Enti di Previdenza ed assistenza per dipendenti statali ed assimilati. .</i>	13,2	15,6	17,7	19,4
<i>Istituti ed Enti di Previdenza ed assistenza per dipendenti da enti locali.</i>	8,5	10,3	12,7	15,6
TOTALE	350,4	375,2	414,2	478,1
<i>Pensioni (ordinarie civili e militari escluse quelle di guerra) a personale statale dal 1° luglio dell'anno indicato</i>	43.188	52.358	—	—

(*) Dall'Annuario Statistico Italiano.

Non è stato possibile fornire, in uniformità a quanto fatto per la tavola I, i dati completi anche per il 1952. Rileviamo soltanto che, per tale anno, l'importo globale delle pensioni di invalidità e vecchiaia superstiti è presunto in 180 miliardi.

(2) Dato relativo al 1949 desunto dalle *Statistiche della Previdenza Sociale* cit.

e) *contro gli infortuni e le malattie professionali* (che assicura circa 3.250.000 lavoratori-anno) (3).

A tali forme di previdenza che hanno un carattere assicurativo molto netto, si può assimilare, e per l'istituto che lo gestisce e per il modo in cui è finanziato, il *servizio degli assegni familiari*. Esso ovviamente ha una natura economica e sociale assai diversa dalle altre previdenze sopra elencate: dalle tavole citate si nota, peraltro, che il servizio degli assegni familiari ha dato luogo, almeno finanziariamente, a un giro di fondi assai più rilevante di quello di qualsiasi altra forma previdenziale: esso interessa circa 4.500.000 lavoratori-anno e giova a circa 8 milioni di beneficiati-anno (4) (5).

La Tavola III indica, a scopo largamente orientativo, quale percentuale l'insieme dei contributi e delle prestazioni, rispettivamente risultanti dalle

Tav. III. — Contributi e prestazioni delle assicurazioni sociali in rapporto al reddito nazionale e alle entrate statali (*)

ANNI	CONTRI- BUTI	PRESTA- ZIONI	REDDI- TO NA- ZIONA- LE IN MI- LIARDI	ENTRATE ORDINARIE STATALI (a)	PERCENTUALE			
					DEI CONTRIBUTI RISPETTO		DELLE PRESTAZIONI RISPETTO	
					AL RED- DITO NAZ.	ALLE EN- TRATE ORDIN.	AL RED- DITO NAZ.	ALLE EN- TRATE ORDIN.
1948. . .	354,21	350,35	6.943	808,58	5,10	43,80	5,04	43,32
1949. . .	438,52	377,75	7.212	999,99	6,08	43,85	5,23	37,77
1950. . .	454,80	414,52	7.851	1.173,01	5,79	38,77	5,27	35,33
1951. . .	556,80	478,10	8.751	1.305,4	6,36	42,65	5,46	36,62

(*) Dall'Annuario Statistico Italiano per i dati delle prime quattro colonne; i dati rimanenti sono calcolati.

(a) Per ogni anno solare si è indicata la semisomma delle entrate relative agli esercizi finanziari aventi rispettivamente termine ed inizio nell'anno stesso.

(3) Dato relativo al 1951 desunto da *Rassegna di Statistiche del lavoro*, settembre 1952.

(4) Dati relativi al biennio 1949/50, desunti da *Previdenza Sociale*, 1952, 1.

(5) Per ulteriori dati statistici sulla previdenza sociale sono utili da consultare le riviste: *Rassegna di statistiche del lavoro*, e *Previdenza sociale*. Si veda in particolare il già citato fascicolo speciale della *Rassegna* intitolato «Statistiche della Previdenza Sociale», aprile 1950; e inoltre: C. VANNUTELLI, *L'ammontare dei contributi pagati dalla produzione nazionale per la previdenza sociale*, «Rassegna di stat. del lav.», 1949, 1; V. E. BOLIS, *Sicurezza sociale e reddito nazionale*, «Rass. di stat. del lav.» 1949, n. 2; A. CATTABRIGA, *Oneri sociali e costi di produzione*, «Previdenza sociale», 1949; C. VANNUTELLI, *Sui criteri di computo del costo della sicurezza sociale*, «Prev. sociale», 1950, 6; G. M. Gli oneri della produzione industriale per i contributi della previdenza sociale nel periodo dal 1947 al 1951, «Rass. di stat. del Lav.» 1952, n. 4. Per dati anteriori vedi: MINISTERO DEL LAVORO E DELLA PREVIDENZA SOCIALE, *La Previdenza Sociale alla fine del 1946*, Roma, Marzo, 1947. C. VANNUTELLI, *Previdenza sociale e reddito nazionale*, «Rivista degli infortuni e delle malattie professionali», 1952, 6. Per dati e informazioni sul campo particolare della previdenza sociale in agricoltura, sono utili da consultare le *Relazioni di maggio-*

Tavole I e II (escluse le pensioni statali) costituisca in relazione al reddito nazionale e al totale delle entrate ordinarie dello Stato. Tali contributi e prestazioni costituiscono dal 5 al 6 % del reddito nazionale ed equivalgono a quasi due quinti delle entrate statali.

Tav. IV. — Eccedenza dei contributi incassati rispetto alle prestazioni corrisposte da alcuni principali Istituti di previdenza.

(miliardi di lire)

ISTITUTI	1948	1949	1950	1951
<i>Istituti di previdenza e assistenza a favore di addetti ad aziende private ed assimil.</i>				
Istituto Nazionale della previdenza sociale:				
Invalidità e vecchiaia	+ 15,7	+ 18,4	+ 3,5	+ 7,1
Tubercolosi	- 5,2	- 4,0	- 0,4	+ 12,6
Disoccupazione	- 8,9	+ 17,7	+ 12,2	- 1,3
Assegni familiari	- 0,2	+ 9,0	+ 11,7	+ 16,3
Altri tipi	- 9,9	- 0,1	+ 1,5	+ 3,3
Istituto nazionale assic. malattie.	- 0,2	- 1,3	+ 6,6	+ 15,2
Istituto Naz. assic. infort. sul lavoro.	+ 5,0	+ 7,7	+ 1,6	- 1,0
Altri enti	+ 1,3	+ 3,5	+ 4,3	+ 5,0
<i>Ente Nazion. di Previd. per i dipendenti da enti di diritto pubblico</i>	-	-	+ 0,1	+ 0,3
<i>Istituti ed Enti di Previd. ed assistenza per dipendenti statali ed assimilati</i>	+ 2,1	+ 1,2	- 0,3	+ 1,6
<i>Istituti ed enti di previdenza ed assistenza per dipendenti da enti locali.</i>	+ 4,1	+ 10,7	+ 13,7	+ 19,6

ranza (GRAVA) e di minoranza (BOSI) della X Commissione Permanente del Senato sul Disegno di Legge contenente modifiche all'ordinamento dei contributi agricoli unificati, relazioni presentate alla Presidenza il 9 marzo 1953. Per confronti internazionali vedi: *Gli oneri sociali nei paesi dell'O. E. C. E.*, quaderno della « Rassegna di Stat. del Lav. » ottobre 1951; H. STRATHUS, *Internationaler Steuerbelastungsvergleich* (Steuer- und Sozialbelastung, ecc. in den europäischen Ländern und den Vereinigten Staaten) Frankfurt am Main, 1952.

La Tavola IV indica l'eccedenza dei contributi incassati rispetto alle prestazioni corrisposte dagli Istituti considerati nelle tavole precedenti. La Tavola V indica l'ammontare del concorso dello Stato al servizio della previdenza sociale, limitatamente agli Istituti sottoposti alla vigilanza del Ministero del lavoro. Le tavole VI e VII contengono i dati sulla situazione patrimoniale (limitatamente alle attività) dei due maggiori istituti previdenziali italiani (6).

Tavola V. — Concorsi dello Stato al sistema della previdenza sociale (*)
(Stanziamanti in milioni di lire)

ESERCIZI	PEN- SIONI	ASSEGNO CONTINGENZA	INTE- GRAZIO- NI FER- ROTRAN- VIERI	ASSEGNO STRAOR- NARIO PENSIO- NI	DISOC- CUPA- ZIONE	I.N.A. CASA	TOTALE
1949/50	150	9.000	100	—	4.050	15.000	28.300
1950/51	200	10.700	100	—	2.000	15.000	28.300
1951/52	225	(a)34.560	100	900	4.000	(a)15.000	54.785
1952/53	225	(a)57.000	100	—	2.000	15.000	74.325

(*) *Relazione generale sulla situazione economica del paese*, presentata dal Ministro del Tesoro alla Cam. dei Deput. il 31-3-1953.

(a) Stanziamanti in corso.

N. B. — Nella tavola sono computati soltanto gli stanziamenti iscritti nel bilancio del Ministero del Lavoro ad eccezione della rata per l'I. N. A. Casa relativa al 1952-53, la quale grava sul bilancio del Dicastero del Tesoro.

3. — Per quanto riguarda l'influenza che il finanziamento della previdenza sociale esercita sull'occupazione conviene anzitutto tener presente che, attualmente, esso è disciplinato nel seguente modo :

a) Per l'assicurazione *contro l'invalidità e la vecchiaia*, conviene distinguere, dopo la riforma adottata recentemente con la L. 4 aprile 1952, n. 218, fra il finanziamento della *pensione base*, e il finanziamento dell'*integrazione della pensione base*; il fabbisogno rispettivo è, approssimativamente, nel rapporto da 1 a 44.

La *pensione base* è finanziata con contributi a carico dei datori di lavoro, che per l'industria e il commercio sono proporzionali (per classi) all'ammontare della retribuzione lorda in ragione di circa l'1,66 %, con un massimale mensile di 120.000 e settimanale di 27.700; e per l'agricoltura sono stabiliti in misura fissa, per anno o per giornata di lavoro (vedi tavola VIII).

(6) Per alcune obiezioni al modo come sono compilati i rendiconti degli istituti di previdenza cfr. DEMARIA, *Problemi economici e sociali del dopoguerra*, Milano, Malfasi 1952, p. 253/272 e soprattutto p. 275.

Tav. VI. — Stato patrimoniale generale dell'Istituto nazionale di previdenza sociale

(milioni di lire)

ATTIVITÀ	1947	1948	1949	1950
Titoli di valore	12.195	12.210	12.122	13.284
Annualità di Stato	3.249	3.051	2.927	2.796
Mutui	3.276	3.147	3.417	5.145
Partecipazione	295	373	613	833
Anticipazioni allo stato per pensioni di guerra	758	624	481	330
Crediti verso lo Stato	4.293	6.143	18.526	15.844
Immobili	1.978	2.425	3.000	3.663
Colonizzazione demografica Libia . . .	207	224	253	297
Ente colonizzaz. Puglia d'Etiopia . . .	14	14	14	14
C/C e cassa	—	—	—	9.856
Anticipazioni ad enti incaricati del servizio pagamenti	11.805	14.790	13.709	11.311
Mobili e arredamenti	312	793	893	995
Aziende agricole e farmaceutiche . . .	150	212	281	295
Scorte viveri e materiale case cura . .	640	635	696	814
Debitori diversi	8.207	14.190	.67817	21.919
	47.335	58.877	74.616	87.401

Tav. VII. — Stato patrimoniale generale dell'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro

(in milioni di lire)

ATTIVITÀ	1948	1949	1950
Titoli di Stato e diversi	14.400	6.977	10.136
Annualità di Stato	100	1.077	1.489
Mutui ed anticipazioni	1.200	3.413	6.606
Partecipazioni	100	78	133
Immobili	8.500	11.428	15.471
Depositi in c/c e cassa	2.800	2.243	2.082
Premi da riscuotere e conguagli	15.100	11.086	11.305
Crediti verso Stato per rischio guerra e verso amministraz. statali	1.100	1.821	2.388
Impieghi a media e breve scadenza . .	7.700	24.813	28.545
Attività diverse		1.736	2.364
	51.000	64.678	80.523

L'*integrazione* della pensione base è finanziata per metà dai datori di lavoro, per un quarto dai lavoratori e per un quarto dallo Stato, il quale peraltro garantisce anche entro certi limiti il raggiungimento di alcuni minimi di integrazione.

Le quote a carico dei datori di lavoro e dei lavoratori dell'industria e del commercio sono corrisposte mediante contributi proporzionali alla retribuzione lorda, senza massimale: nel 1952 (primo anno di applicazione del nuovo sistema) il contributo a carico dei datori di lavoro è stato del 6,60 % e a carico dei lavoratori del 2,40% (vedi Tavola VIII). Le quote a carico dei datori di lavoro e dei lavoratori dell'agricoltura sono stabilite in misura fissa, per giornata di lavoro, distinguendo tra salariati fissi e braccianti, e fra uomini, e donne o ragazzi: il contributo a carico del datore di lavoro è circa triplo di quello a carico del lavoratore. L'onere dello Stato per il 1952, ragguagliato all'intero anno solare (il nuovo sistema in realtà è andato in vigore soltanto dal 1° maggio) è stimato intorno ai 40-46 miliardi.

b) L'*assicurazione contro la tubercolosi* e l'*assicurazione contro la disoccupazione* sono ambedue finanziate con due specie di contributi, totalmente a carico dei datori di lavoro: a) contributi base, stabiliti per grandi classi di retribuzione nel caso dell'industria e del commercio (con massimale identico a quello dei contributi base per le pensioni di vecchiaia e invalidità) ed in misura fissa nell'agricoltura; b) contributi aggiuntivi proporzionali (e senza massimale) alla retribuzione nell'industria e nel commercio, in ragione del 2,6 % per la tubercolosi e del 2 % per la disoccupazione (vedi le Tavole IX e X).

c) L'*assicurazione contro gl'infortuni* e le *malattie professionali* nell'industria è finanziata esclusivamente con contributi a carico dei datori di lavoro, proporzionali alla retribuzione e graduati a seconda del rischio del lavoro. Nell'agricoltura, invece, non si applicano veri contributi, ma si procede al riparto del fabbisogno annuo assicurativo per ciascun compartimento (comprendente una o più province) fra le diverse aziende in proporzione all'importo dell'imposta erariale sui fondi rustici.

d) L'*assicurazione contro le malattie* è anch'essa finanziata con contributi a carico del datore di lavoro proporzionali alla retribuzione (e senza massimale): le aliquote sono diverse a seconda del settore dell'attività economica (nell'industria si differenzia ulteriormente fra impiegati e operai). Nell'agricoltura, invece, il contributo è fisso, per giornata di lavoro (vedi tavola XI).

e) Il sistema degli *assegni familiari* è finanziato totalmente con contributi a carico dei datori di lavoro; tali contributi sono quasi generalmente proporzionali alla retribuzione lorda, con massimali relativamente bassi. Fa eccezione al principio della proporzionalità il contributo sugli *operai* dell'agricoltura che è stabilito in misura fissa per giornata di lavoro (Tavola XII).

Tav. VIII. — Assicurazione per l'invalidità, vecchiaia e superstiti

I. — Contributi base per assicurati per ogni mese od ogni settimana di lavoro

RETRIBUZIONE MENSILE	CONTRI- BUTO Lire	RETRIBUZIONE, SETTIMANALE	CONTRI- BUTO Lire
fino a L. 15.000	26	fino a L. 2.500	6
oltre 15.000 fino a L. 21.200 .	36	da L. 2.500 a L. 4.000	8
» 21.200 » » » 27.300 .	44	» » 4.000 fino a L. 6.003 .	10
» 27.300 » » » 33.800 .	44	» » 6.300 » » » 7.800 .	13
» 33.800 » » » 41.200 .	66	» » 7.800 » » » 9.500 .	15
» 41.200 » » » 49.400 .	78	» » 9.500 » » » 11.500 .	18
» 49.400 » » » 58.500 .	92	» » 11.400 » » » 13.500 .	21
» 58.500 » » » 68.500 .	108	» » 13.500 » » » 15.800 .	25
» 68.500 » » » 79.300 .	126	» » 15.800 » » » 18.300 .	29
» 79.300 » » » 91.400 .	144	» » 18.300 » » » 21.100 .	33
» 91.400 » » » 105.000 .	160	» » 21.000 » » » 24.200 .	37
» 105.000 » » » 120.000 .	178	» » 24.200 » » » 27.700 .	41
» 120.000	200	oltre L. 27.700	45

II. — Contributi aggiuntivi per il 1952

ATTIVITÀ	CONTRIBUTO	
	DATORI DI LAVORO	LAVORATORI
In generale (senza massimale).	6,60%	2,40%
Agricoltura (per ogni giornata)		
Salariato fisso uomo - lire	33,16	12,10
Salariato fisso donna o ragazzo - lire	26,80	9,74
Bracciante uomo - lire	40,28	14,65
Bracciante donna o ragazzo - lire	31,78	11,56

Tav. IX — Assicurazione contro la tubercolosi

I — Contributi base per assicurati per ogni mese od ogni settimana di lavoro

RETRIBUZIONE MENSILE		CONTRI- BUTO Lire	RETRIBUZIONE SETTIMANALE		CONTRI- BUTO Lire
	fino a L. 15.000 .	6		fino a L. 2.500	1
oltre 15.600	» » » 21.200 .	6	oltre L. 2.500	» » » 6.300	1
» 21.200	» » » 27.300 .	8	» » 6.300	» » » 15.800	2
» 27.300	» » » 33.800 .	8	» » 15.800	» » » 27.700	4
» 33.800	» » » 41.200 .	8	» » 27.700	.....	4
» 41.200	» » » 42.400 .	8			
» 49.400	» » » 68.500 .	10			
» 68.500	» » » 105.000 .	12			
» 105.000	» » » 120.000 .	14			

II. Contributi aggiuntivi 1952

ATTIVITÀ	CONTRIBUTO A CARICO DATORI DI LAVORO
In generale (senza massimale).	2,6 %
Agricoltura - per ogni giornata	
salarinato fisso uomo - lire	9,24
» » donna o ragazzo - lire	7,71
bracciante uomo - lire	15,40
» » donna o ragazzo - lire	7,71
colono o mezzadro - lire	4,82

Tav. X. — Assicurazione contro la disoccupazione

I. - Contributi base per assicurati per ogni mese od ogni settimana di lavoro

RETRIBUZIONE MENSILE		CONTRI- BUTO Lire	RETRIBUZIONE SETTIMANALE		CONTRI- BUTO Lire
	fino a L. 15.000 .	6		fino a L. 2.500 . .	1
oltre 15.600	» » » 33.800 .	8	oltre 2.500	» » » 6.300 . .	1
» 33.800	» » » 68.500 .	10	» 6.300	» » » 15.800 . .	2
» 68.500	» » » 105.000 .	12	» 15.800	» » » 27.300 . .	3
» 105.000	» » » 120.000 .	14	» 27.700	.....	4
» 120.000	.....	14			

II. - Contributi aggiuntivi per il 1952

ATTIVITÀ	CONTRIBUTO A CARICO DATORE DI LAVORO
In generale (senza massimale).	2 %
Agricoltura	—

Tav. XI. — Assicurazione contro le malattie

(Contributi in vigore)

ATTIVITÀ	MISURA DEL CONTRIBUTO (a) (Percentuale)	ATTIVITÀ	MISURA DEL CONTRI- BUTO (fisso)
Industria. . . .	Operaio 6 % ; Impie- gati 4 %	Agricoltura - per ogni giorno di lavoro	
Commercio . . .	Aventi diritto indenni- tà malattia 4,5 % ; altri 3 %	Salariati fissi uomini - lire	20,00
		» » donne e ragazzi - lire	16,12
		braccianti uomini - lire	28,25
		» donne e ragazzi - lire	20,97
Credito.	3%	Coloni e mezzadri uomini - lire	
		» e mezzadri donne e ra- gazzi - lire	11,29

(a) Si applicano sulla retribuzione lorda senza massimale.

Tav. XII. — Assegni familiari

(Contributi in vigore e massimali mensili)

A T T I V I T À	CONTRIBUTO PERCENTUALE (a)	MASSIMALE MENSILE
Agricoltura (b) - impiegati	14,00	18.750
Industria - Operai e impiegati . . .	22,50	19.500
Commercio, profess., art. - » » . . .	18,85	18.750
Artigianato - » » . . .	12,00	19.500
Tabacchicoltura - » » . . .	11,10	19.500
Credito - » » . . .	11,20	18.750
Assicurazione - » » . . .	16,20	18.750
Servizi tributari appaltati - » » . . .	12,10	18.750

(a) Sulla retribuzione lorda.

(b) Per gli operai il contributo è di L. 49 per giornata lavorativa.

4. — Il sistema della previdenza sociale italiano è dunque in grandissima prevalenza finanziato con contributi giuridicamente a carico dei datori di lavoro, accanto ai quali non mancano contributi giuridicamente a carico dei lavoratori, e non manca un finanziamento dello Stato. Fatta eccezione per l'agricoltura, i contributi, siano essi giuridicamente a carico dei datori o dei prestatori d'opera, sono proporzionali alla retribuzione lorda, anzi, eccezion fatta quasi soltanto per gli assegni familiari per i quali sopravvivono i massimali, all'intera retribuzione lorda. Nell'agricoltura, invece, i contributi sono generalmente stabiliti in misura fissa per giornata di lavoro, con la sola differenziazione del sesso e dell'età, e della qualifica di bracciante o salariato fisso; inoltre, l'onere addossato a ciascun datore di lavoro non è commisurato esattamente all'effettivo numero di giornate da lui impiegate, ma a un numero convenzionale, stabilito come media in sede provinciale.

5. — Se questo è l'assetto del finanziamento della previdenza sociale, possiamo porci la questione dell'influenza che contributi siffatti esercitano sull'occupazione (7). Nel discutere la questione converremo anzitutto che il fabbisogno finanziario del sistema previdenziale sia un dato, perchè dei problemi connessi con l'eventualità o la possibilità d'una variazione in tale fabbisogno ci occuperemo, sia pure brevemente, in seguito (§§ 10 e segg.).

Il problema si può discutere distintamente per i contributi giuridicamente a carico dei lavoratori e per quelli giuridicamente a carico dei datori di lavoro.

Per i primi gli effetti dipendono dalla possibilità o meno che i lavoratori hanno di trasferire l'onere del contributo sul datore di lavoro. Se questa possibilità non sussiste, il contributo si risolve in una decurtazione dei salari della popolazione attiva a favore prevalentemente della popolazione anziana, o invalida, o malata: non sembra che ciò abbia un effetto immediato sensibile sull'occupazione. Indirettamente, peraltro, è probabile che tale trasferimento si risolva in una minor accumulazione di risparmio, e quindi, a lungo andare, in una minor possibilità di occupazione.

Se la possibilità di trasferimento sui datori sussiste (ossia se i lavoratori ottengono un aumento di salario o di oltre salario pari od equivalente al contributo, o con il pretesto di esso evitano una diminuzione) il contributo si risolve

(7) Interessanti considerazioni sull'influenza che il sistema della previdenza sociale può avere sull'occupazione si trovano in: G. FUA', *Protezione sociale ed occupazione*, « Critica economica » 1948; vedi anche *Taxes on wages or employment and family allowances in European countries*, in « Economic bulletin for Europe », 1952, august, specie pp. 48-49 (l'articolo citato è anonimo, ma presumibilmente in gran parte dovuto al Fuà).

in un aumento del costo del lavoro che — a parità di tutte le altre condizioni — tende a ridurre l'occupazione per due motivi :

a) perchè è un aumento di *costo* in genere e quindi induce a una generale diminuzione del volume della produzione ;

b) perchè è in particolare un aumento di costo del lavoro e quindi induce, *inoltre*, a sostituire lavoro con altri fattori.

Se si suppone che la traslazione sul datore di lavoro, quando avviene, sia *proporzionale all'ammontare dei contributi*, si conclude che un sistema di contributi commisurati all'intera retribuzione non altera il costo comparativo delle diverse qualità di lavoro, mentre un sistema con massimali o con contributi fissi rende più costose le qualità più scadenti (8). Pertanto si può ritenere che nei limiti in cui si può ammettere questa ipotesi, i contributi trasferiti dai lavoratori ai datori nell'industria e nel commercio deprimono l'occupazione in misura uniforme per tutti i tipi di lavoro, mentre nell'agricoltura deprimono soprattutto l'occupazione dei tipi più scadenti.

È difficile dire con sicurezza se e dove nella concreta situazione italiana la traslazione dei contributi dai lavoratori sui datori avvenga, e in quale misura : è probabile che per le schiere di lavoratori le quali percepiscono un salario netto (compreso l'oltresalario) (9) vicinissimo al minimo di sussistenza, tale traslazione avvenga (10). Entro tali limiti i contributi costituiscono un freno alla occupazione nel senso dianzi precisato.

6. — È da notare, peraltro, che i contributi giuridicamente a carico dei lavoratori sono relativamente modesti di fronte a quelli a carico del datore di lavoro : secondo un calcolo della più volte citata « Rassegna di statistiche del lavoro » alla fine del settembre 1952 nell'industria, in *media* i contributi giuridi-

(8) Si supponga infatti un imprenditore che sta per assumere tre dipendenti, A, B, C, rispettivamente col seguente salario :

A 1000, B 2000, C 3000.

Se viene introdotto un contributo del 10 % sull'intero salario, il costo del lavoro per ciascuno dei tre dipendenti passa a :

A 1100, B 2200, C 3300.

subisce cioè un aumento uniforme del 10 %.

Se invece si istituisce un contributo del 20 % con un massimale di 1000 (o, il che è all'incirca lo stesso, si istituisce un contributo fisso di 200) il costo dei tre dipendenti passa a :

A 1200 con un aumento del 20 %
 B 2200 con un aumento del 10 %
 C 3200 con un aumento del 6,66 %.

(9) È da notare che in Italia, in conseguenza della base sulla quale avviene la contrattazione collettiva, vige una notevole uniformità e rigidità del salario vero e proprio. Perciò, se traslazioni avvengono per singoli settori esse probabilmente incidono prevalentemente sull'oltresalario.

(10) Sull'argomento vedi anche quanto è detto nel paragrafo seguente.

camente a carico del datore di lavoro stavano a quelli giuridicamente a carico del lavoratore come circa 15 a 1 per l'operaio (e precisamente 46,376 % e 2,97 % rispettivamente) e circa 10 a 1 per l'impiegato (e precisamente 32,215 % e 3,085 % rispettivamente). Pertanto gli effetti rilevati nel paragrafo precedente sono relativamente modesti rispetto a quelli esercitati dai contributi giuridicamente a carico dei datori, dei quali ci occupiamo qui di seguito.

Per questi contributi si presenta anzitutto la questione se essi restino effettivamente a carico dei datori o se non siano trasferiti sui lavoratori. Il problema è simmetrico a quello già considerato nel paragrafo precedente, e purtroppo non può essere risolto con sicurezza in quanto il tema degli effetti di un onere (imposta o contributo) introdotto in un regime di monopolio bilaterale (qual è il regime caratteristico del mercato del lavoro italiano) è dei meno esplorati dalla teoria economica. Quel che si sa è che la questione è molto indeterminata e che *probabilmente* un onere introdotto su una delle due parti viene da questa trasferito o meno sulla parte opposta a seconda che il punto di equilibrio anteriore sia vicino o lontano alla curva di massima resistenza della parte aggravata (11). Si dovrebbe dire, pertanto, che se il saggio dei salari in Italia è molto vicino alla posizione di massima resistenza dei datori di lavoro, i contributi a loro carico finiscono presto o tardi col trasferirsi sui lavoratori sotto forma di una diminuzione di salario (o oltre salario) (12) o, più probabilmente, sotto forma della omissione di un aumento di salario che altrimenti sarebbe concesso.

Se invece il saggio dei salari è piuttosto lontano dalla posizione di massima resistenza, i contributi a carico dei datori giuridicamente, lo sono anche economicamente, salva la possibilità di traslazione in altre direzioni.

Con tutte le riserve del caso sembra che si possa affermare che, con buona probabilità, una certa tendenza alla traslazione sui lavoratori sussiste per i settori ad alti salari (e oltre attaccato-salari), e per i settori di imprese dissestate. E che conseguentemente la tendenza alla traslazione sui lavoratori non sussiste nei casi rimanenti.

(11) Cfr. FASIANI, *Principii di scienza delle finanze*, Torino, 1951, vol. I, p. 262-5

Per interessanti analisi (che tuttavia non lumeggiano abbastanza quest'aspetto della questione) degli effetti dei tributi assicurativi americani, vedi: J. K. KALL, *Incidence of federal social security pay roll taxes*, « Quarterly Journal of Economics », 1938, p. 38; H. D. SIMPSON, *The incidence of pay roll taxes*, in H. M. GROVES, *Viewpoints in public finance*, New York, Holt, 1947, p. 134; W. WITHERS, *Public finance*, N. York American Book, 1948, p. 217; H. M. SOMERS, *Public finance and national income*, Philadelphia, Blakiston, 1949, pp. 265; L. H. KIMMEL, *Taxes and economic incentives*, Washington, Brookings Just., 1950, p. 176.

Vedi inoltre: G. M. J. VELDKAMP, *Enige sociaal-economische aspecten der sociale verzekering*, I e II in « Maandblad voor Social Economische Wetenschappen 1947-48 »; L. P. van der DOES: *De economische betekenis, der Sociale Verzekering*, Deventer, 1945; RHYS-WILLIAMS, *Taxation and incentive*, London, Hodge, 1952, passim.

(12) Vedi quanto si è già detto nella nota (9).

Nel caso in cui il contributo giuridicamente a carico del datore sia da questi trasferito in tutto o in parte sul lavoratore (sotto forma di minore salario od oltre attaccato-salario), si può ripetere quanto si disse nel paragrafo precedente a proposito dei contributi direttamente incidenti i lavoratori: che cioè il tutto si risolve in un trasferimento di reddito dalla parte attiva alla parte anziana, invalida o malata della popolazione. Ciò non sembra esercitare sensibile influenza sull'occupazione, se non a lungo andare, in quanto attenua l'incentivo all'accumulazione di risparmio: è un effetto che non sembra trascurabile, tanto più nel caso d'una disoccupazione tipicamente strutturale qual'è quella italiana.

Nel caso in cui il contributo resti a carico del datore di lavoro, esso si risolve in un aumento del costo del lavoro, che in parte tende ad essere proporzionale al volume delle retribuzioni, in parte (specie per i contributi al servizio degli assegni familiari) tende ad essere proporzionale al numero delle unità lavorative. Non importa gran che in questa sede discutere se e quando il datore possa o no trasferire tale incremento di costo mediante un aumento nel prezzo di vendita del prodotto. Importa che possiamo ripetere più particolareggiatamente quanto già abbiamo affermato nel paragrafo precedente, per un caso analogo.

E cioè che tale aumento del costo del lavoro tende in primo luogo a determinare una contrazione *generale* dell'occupazione in conseguenza di una contrazione nel volume della produzione. Questa contrazione assume una intensità maggiore nei settori dove più elastica è la domanda del prodotto, e una intensità minore nei settori dove la domanda è più rigida.

In secondo luogo, a questa contrazione nell'occupazione in generale (e quindi anche nell'occupazione di lavoro) si aggiunge una contrazione specifica nell'occupazione di lavoro dovuta al fatto che questo fattore diventa più costoso, ed è sostituito da altri. Ovviamente la contrazione è più forte per le qualità di lavoro di cui il costo subisce un aggravio relativamente maggiore. Con la recente, quasi completa abolizione del massimale nella assicurazione invalidità, disoccupazione e tubercolosi, l'aggravio risulta più uniformemente distribuito di quanto non fosse una volta, tuttavia il permanere dei massimali per il servizio degli assegni familiari, fa sì che tuttora le qualità più basse di lavoro siano aggravate in misura più che proporzionale, e che conseguentemente la rispettiva occupazione subisca una contrazione proporzionalmente maggiore.

È da notare che il massimale, e in maniera ancor più pronunciata il contributo fisso, oltre a contrarre in misura proporzionalmente maggiore l'occupazione delle qualità più basse di lavoro, può tendenzialmente portare persino alla sosti-

tuzione di un certo numero di lavoratori a basse retribuzioni. con un numero minore di lavoratori a retribuzione più alta (13).

Le considerazioni fatte finora si riferiscono all'industria e al commercio e in genere alle attività diverse da quella agricola. Nell'agricoltura, come sappiamo, vige invece il sistema dei contributi fissi, con le sole discriminazioni del sesso e dell'età, e della posizione di bracciante o di salariato fisso. Da quanto si è detto precedentemente discende che, nella misura in cui tali contributi incidono il datore di lavoro, essi determinano una contrazione nell'occupazione: particolarmente intensa è la pressione sull'occupazione delle qualità di lavoro più scadenti, e l'incentivo a sostituire lavoratori a bassa retribuzione con un numero minore di lavoratori a più alta retribuzione (14).

7. — Dall'analisi svolta nei paragrafi precedenti si possono trarre le seguenti conclusioni, che, ripetiamo, prescindono dall'eventualità d'un mutamento nel fabbisogno finanziario del sistema della previdenza sociale.

Siano i contributi giuridicamente a carico dei datori siano giuridicamente a carico dei lavoratori, il loro effetto sulla occupazione dipende dalla loro incidenza economica (15).

Se i contributi incidono economicamente i lavoratori, hanno una scarsa influenza immediata sull'occupazione di lavoro: tuttavia, in quanto riducono l'accumulazione di risparmio, essi tendono a deprimere l'occupazione *a lungo andare*.

Se i contributi incidono i datori di lavoro (abbiano questi o meno la possibilità di trasferirli su categorie diverse dai lavoratori) essi deprimono *immediatamente* l'occupazione di lavoro, sia per una contrazione nel volume globale della produzione, sia per una minor convenienza all'uso del fattore lavoro. La contrazione tende ad essere proporzionalmente maggiore (sia pure entro limiti

(13) Si tratta, si badi, di una *tendenza*. La sostituzione accadrebbe *sempre* se la retribuzione fosse esattamente uguale alla produttività e se lavoratori a diversa retribuzione fossero perfettamente sostituibili dal punto di vista tecnico. In questo caso è ovvio che un imprenditore intenzionato ad assumere dieci lavoratori con una retribuzione unitaria di 1000 di fronte a un contributo fisso testatico di 200 preferirebbe assumere cinque con una retribuzione unitaria di 2000.

Non sempre la sostituzione è possibile; tuttavia la tendenza è operante.

(14) Ammessa una buona proporzionalità fra retribuzione e produttività del lavoro, l'incentivo a sostituire lavoratori a bassa retribuzione con un numero minore di lavoratori a retribuzione più alta sarebbe senz'altro ovvio (vedi anche la nota 13) in agricoltura, qualora i contributi addebitati ad ogni datore fossero commisurati al numero *effettivo* delle giornate impiegate. Poichè, come si è ricordato alla fine del § 4, i contributi in agricoltura sono commisurati invece a un numero *medio* di giornate stabilito convenzionalmente in sede provinciale, l'incentivo accennato è meno ovvio e immediato ma, a ben vedere, è pur sempre operante.

È evidente, inoltre, che il sistema dei contributi agricoli contrae in misura proporzionalmente maggiore l'occupazione delle regioni dove le remunerazioni agricole sono più basse.

(15) Per «incidenza» di un onere — contributo o imposta — intendiamo il fatto che tale onere è effettivamente sopportato da chi lo paga, in quanto non riesce a «trasferirlo» ad altro.

moderati) per le categorie di lavoro meno qualificate : tale fenomeno si manifesta con intensità particolarmente rilevante nell'agricoltura dove prevalgono i contributi fissi. Poichè sembra che nel complesso la parte dei contributi incidente i datori nel senso sopra precisato sia tutt'altro che modesta, si può ritenere che l'effetto depressivo *immediato* esercitato dai contributi sociali sull'occupazione sia notevole (16).

Comunque sia, l'Inchiesta poneva due questioni.

La prima suonava così : « Ritenete che le imposte sui salari pagate dalla vostra società abbiano avuto qualche influenza di rilievo sulle decisioni relative all'ampliamento e all'aumento degli impianti ? » Su 199 società interpellate, soltanto 13, ossia il 7 % risposero affermativamente. (Tavola A).

Tav. A. — Le imposte sui salari hanno influito sull'espansione degli impianti ?

(Risposte classificate per tipi d'industria)

Industria	Numero delle risposte			Percentuale delle risposte affermative
	Totale	Si	No	
Siderurgica	27	4	23	14,8
Meccanica	44	1	43	2,3
Automobilistica	5	—	5	0,0
Impianti elettrici	14	—	14	0,0
Tessile	23	3	20	13,0
Chimica e farmaceutica	11	—	11	0,0
Materiale da costruzione	8	—	8	0,0
Cartaria	14	—	14	0,0
Alimentare	18	1	17	5,6
Cuoi e pelli	7	1	6	14,3
Gomme	4	1	3	25,0
Vetro	5	—	5	0,0
Diverse	19	2	17	10,5
TOTALE	199	13	186	6,5

(16) Per debito di esattezza e di completezza d'informazione, riproduciamo i risultati di una inchiesta fra grandi società svolta verso la metà del 1948 negli Stati Uniti, e dalla quale deriverebbe una conclusione opposta a quella sopra enunciata — la quale peraltro non si discosta gran che da quanto afferma la maggior parte di coloro che hanno trattato l'argomento — (KIMMEL, *Taxes and economic incentives*, cit. p. 182 e segg.).

È tuttavia da tener presente, per valutare il significato di tale discordanza, che, oltre alla generale diversità di condizioni intercedente fra l'economia italiana e quella americana :

a) l'aliquota degli oneri sociali giuridicamente a carico dei datori di lavoro americani è molto modesta : nel periodo al quale si riferisce l'inchiesta non superava il 4 %. A ciò si aggiunga che, secondo il parere di molti autori, una parte notevole di tali oneri era trasferita sui lavoratori (KIMMEL, op. cit., pag. 179).

b) la sottoccupazione italiana è un fenomeno strutturale, che non trova paragone nell'economia americana.

Dal punto di vista pratico e supponendo di non voler apportare modifiche troppo radicali al nostro sistema, le conclusioni si risolvono in altrettanti argomenti a favore :

a) dell'abolizione del sistema dei contributi fissi in agricoltura (17) ;

b) inoltre, se si ammette che non sia desiderabile un'alterazione della distribuzione naturale della disoccupazione fra le varie categorie, a favore dell'elevamento o dell'abolizione del massimale nell'assicurazione invalidità, vecchiaia, disoccupazione e tubercolosi (ormai, veramente, tale massimale è molto

La seconda questione suonava : « Ritenete che le imposte sui salari pagate dalla vostra società abbiano avuto qualche influenza di rilievo sulle decisioni relative al livello delle operazioni sugli impianti esistenti ? (Tavola B).

Tav. B. — Le imposte sui salari hanno influito sul livello delle operazioni?

(Risposte classificate per tipi d'industria)

Industria	Numero delle risposte			Percentuale delle risposte affermative
	Totale	Si	No	
Siderurgica	25	4	21	61,0
Meccanica	42	1	41	2,4
Automobilistica	5	—	5	0,0
Impianti elettrici	14	—	14	0,0
Tessile	23	5	18	21,7
Chimica e farmaceutica	11	—	11	0,0
Materiale da costruzione	8	1	7	12,5
Cartaria	14	2	12	14,3
Alimentare	18	1	17	5,6
Cuoi e pelli	6	—	6	0,0
Gomma	4	1	3	25,0
Vetro	5	—	5	0,0
Diverse	19	3	16	15,8
TOTALE	194	18	176	9,3

Su 199 società interpellate, soltanto 18, ossia il 9 % risposero affermativamente.

È da notare peraltro, a conferma di quanto si è detto sopra alla lettera a), che il KIMMEL, il quale promosse l'inchiesta, osserva esplicitamente : « Queste osservazioni si riferiscono naturalmente alle imposte sui salari alle aliquote recenti. Non ne segue necessariamente che tali aliquote possano essere aumentate notevolmente senza determinare tendenze non desiderabili » (op. cit. p. 185/6).

(17) In data 15 luglio 1952, è stato presentato al Senato della Repubblica un Disegno di legge — sul quale la X Commissione ha riferito in data 9 marzo 1953 (vedi relazioni citate nella nota 5) — il quale, pur conservando nelle grandi linee il sistema attuale, di contributi proporzionali al numero medio (per provincia) di giornate impiegate da ogni impresa agraria, rende tali contributi anche proporzionali al salario medio convenzionale (stabilito per grandi regioni, mentre attualmente i contributi stessi non risentono se non in modo estremamente grossolano della renumerazione individuale.

Tale modifica costituirebbe, dal punto di vista dell'occupazione, un miglioramento, sia pure lieve, in quanto eliminerebbe soprattutto l'inconveniente rilevato nell'ultimo capoverso della nota (14).

elevato, ed è limitato ai contributi base, sicchè ha un effetto quasi trascurabile), e, soprattutto nel servizio degli assegni familiari (dove il massimale è piuttosto basso, essendo generalmente inferiore alle 20.000 mensili, e quindi ha un effetto sensibile).

Rispetto ai contributi fissi e ai massimali, sembra quindi che il contributo proporzionale alla retribuzione globale sia quello che determina la minor contrazione dell'occupazione, e che ripartisce la contrazione in modo uniforme fra le varie categorie di lavoro.

Tuttavia, resta da chiedersi se il sistema del contributo globale sia preferibile anche rispetto ad altri sistemi di finanziamento.

I sistemi di finanziamento alternativi che si possono concepire sono parecchi e diremmo innumerevoli. Quello che più immediatamente sembra presentarsi alla mente è il concorso dello Stato: ma basta una riflessione un po' più prolungata per convincersi che a parte come si presenterebbe la questione in un sistema fiscale con prospettive future di notevole eccedenza delle entrate tributarie rispetto al totale delle spese pubbliche preesistenti (ipotesi questa purtroppo assai lontana dalla nostra situazione concreta (18) — simile alternativa si risolve in concreto, nel sostituire certe nuove imposte ai contributi come sono attualmente applicati. E quindi, in sostanza, si tratta sempre di confrontare tra loro diversi sistemi di prelievo, abbiano essi il nome o la veste giuridica di imposte o di contributi (19).

(18) Occorre tener presente, tra l'altro che in virtù della legislazione attuale — e particolarmente in esecuzione della recente legge 4 aprile 1952 n. 218 — lo Stato ha assunto un impegno all'adeguamento delle pensioni d'invalidità e vecchiaia, che è per forza di cose crescente. Secondo una valutazione fatta in proposito (G. MIKELLI, *La nuova legge per la riforma delle pensioni dell'assicurazione obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti*, «Rassegna di statistica del lavoro» 1952, 2) tale impegno assumerebbe nei successivi anni la seguente entità (in miliardi):

1952	46,0	1959	77,6	1966	122,5
1953	49,0	1960	83,5	1967	129,7
1954	53,0	1961	89,5	1968	136,5
1955	57,5	1962	95,8	1969	143,6
1956	62,0	1963	102,2	1970	150,8
1957	66,9	1964	108,8	1971	158,1
1958	72,1	1965	115,6	1972	166,1

Anche se la valutazione del Mikelli fosse pessimistica, è indubbio che l'impegno fin d'ora assunto dallo Stato è fortemente crescente.

(19) Sulla natura e sui rapporti intercedenti fra il contributo e l'imposta, si vedano i *Rapports de l'Institut international de finances publiques*, pubblicati in «Public finance» 1950.

Tali rapporti, dovuti a H. FUSS, G. M. J. VELDKAMP, P. DURAND, A. T. PEACOCK, S. J. MUSKIN, G. PETRILLI, M. SAXER, J. KROHN, A. MICHELSON, E. VESSILLIER, W. LEEN, trattano dettagliatamente degli aspetti finanziari dei sistemi di previdenza sociale rispettivamente di Olanda, Francia, Inghilterra, Stati Uniti, Italia, Svizzera, Germania, U. R. S. S., Belgio: e, ovviamente, oltre alla questione accennata, — che in verità dal punto di vista sostanziale non

8. — In concreto, tra le innumerevoli proposte generiche di ricorso a « imposte » non precisate, le proposte precise che sono state fatte riguardano la sostituzione dei contributi, commisurati alle retribuzioni, con addizionali o incrementi alle imposte sul reddito netto ovvero all'imposta generale sull'entrata (o, in genere, alle imposte proporzionali al ricavo lordo) (20).

Ora un giudizio definitivo su tali proposte, formulato da un punto di vista generale, richiederebbe un discorso assai lungo : qui data la natura dell'indagine ci limiteremo a giudicarle dal punto di vista degli effetti sull'occupazione.

Allo scopo di avere un termine di confronto con quanto risultava per le imposte sui salari dall'inchiesta ricordata (nella nota 16) riproduciamo anzitutto in nota i risultati della stessa inchiesta per quanto riguarda l'influenza che la « corporate income tax » (che può *grosso modo* avvicinarsi alla nostra imposta di R. M. sugli enti collettivi), la « personal income tax » (che può, sempre *grosso modo*, assimilarsi alla nostra imposta complementare) e le « sales taxes » (che possono a loro volta, nel loro insieme, sempre *grosso modo*, assimilarsi alla nostra I.G.E.) rispettivamente esercitano su alcuni elementi che, più o meno, sono legati all'occupazione (21). Da tali risultati sembrerebbe derivare — pur tenendo conto del basso livello delle aliquote sociali statunitensi — una superiorità dei contributi sociali rispetto alle altre imposte dal punto di vista dell'influenza sull'occupazione. Tale conclusione, peraltro, non dev'essere sopravvalutata, sia perchè i risultati d'indagini di questa specie non si possono generalizzare senza molta cautela, sia per altre considerazioni che sarebbe lungo enunciare sia perchè a ben guardare l'inchiesta, semmai, mette piuttosto in evidenza una superiorità dei contributi dal punto di vista dell'occupazione complessiva, e lascia impregiudicata la questione dell'influenza sull'occupazione

è gran che rilevante — toccano altri dei problemi discussi in questa relazione. Particolarmente ampi sono gli studi sull'Olanda (Veldkamp), sull'Inghilterra (Peacock), sugli Stati Uniti (Mushkin) e sul Belgio (Leen). Purtroppo la maggior parte dei paesi considerati si trovava in una condizione di piena occupazione, anzi in alcuni casi di scarsità di lavoro, sì che il tema specifico della presente relazione in tali rapporti non è stato affrontato.

Lo stesso può dirsi per il pregevole studio, di carattere generale, di KNUT GETZ WOLD, *Economic and financial aspects of social insurance schemes*, pure pubblicato nella citata « Public finance » 1950.

(20) P. D'AGATA, *Alcune osservazioni sulla natura del contributo d'assicurazione sociale*, « Prev. sociale », 1948, 6 ; CATTABRICA A., *Quali debbono essere le fonti di finanziamento della protezione sociale ?* « Rassegna di statistica del lavoro », 1950, 2 ; on. CARBONI, Senato della Repubblica, 3 marzo 1950 ; on. MAROTTA, Camera dei Deputati, seduta del 19 maggio 1950 ; vedi anche l e *Relazioni* degli onn. Bosi e Grava citate nella nota 5.

(21) Riguardo alla « corporate income tax » la domanda posta era : « La corporate in come tax ha influito sulle decisioni della vostra società di sviluppare gli impianti ? » (KIMMEL, op. cit., p. 34). Come risulta dalla tabella C, su 211 società che hanno risposto, 117, ossia il 55 % hanno dato risposta affermativa. (Tavola C).

di lavoro. Nulla impedirebbe che, anche se si ammettesse come certa una minor pressione dei contributi sull'occupazione generale, la discriminazione che indubbiamente essi esercitano contro il fattore lavoro si risolvesse in una minor occupazione di mano d'opera.

Tav. C. — La « Corporate income tax » ha influito sull'espansione degli impianti ?

(Risposte classificate per tipi d'industria)

Industrie	Numero delle risposte			Percentuale delle risposte affermative
	Totale	Si	No	
Siderurgica	29	19	10	65,5
Meccanica	47	22	25	46,8
Automobilistica	7	2	5	28,6
Impianti elettrici	16	8	8	50,0
Tessili	24	12	12	50,0
Chimica e farmaceutica	12	7	5	58,3
Materiale da costruzione	8	6	2	75,0
Cartaria	14	10	4	71,4
Alimentare	17	7	10	41,2
Cuoi e pelli	7	4	3	57,1
Gomma	5	3	2	60,0
Vetro	5	3	2	60,0
Diverse	20	14	6	70,0
TOTALE	211	117	94	55,5

Riguardo all'imposta personale la domanda posta era « L'assetto dell'income tax ha accresciuto la difficoltà di ottenere nuovo capitale dai vostri azionisti ? » (KIMMEL, op. cit. p. 34) Come risulta dalla tavola D su 99 società che hanno risposto, 76, ossia il 77 % hanno dato risposta affermativa. (Tavola D).

Tav. D. — L'imposta personale sul reddito ha influito sulle sottoscrizioni di nuove azioni ?

Industrie	Numero delle risposte			Percentuale delle risposte affermative
	Totale	Si	No	
Siderurgica	14	10	4	71,4
Meccanica	27	21	6	77,8
Automobilistica	1	1	0	100,0
Impianti elettrici	9	7	2	77,8
Tessili	10	8	2	80,0
Chimica e farmaceutica	7	6	1	85,7
Materiale da costruzione	3	3	0	100,0
Cartaria	4	3	1	75,0
Alimentare	6	4	2	66,7
Gomma	4	4	0	100,0
Vetro	1	1	0	100,0
Diverse	9	6	3	66,7
TOTALE	99	76	23	76,8

Sempre a proposito delle imposte personali fu posta la domanda: « La progressività della personal income tax ha influito sulla quantità e qualità del personale direttivo disponibile ? »

A prescindere comunque dai risultati dell'inchiesta citata, che si riproducono soltanto per completezza d'informazione, alcuni pericoli della sostituzione dei contributi con imposte sono stati prospettati con molto equilibrio dallo Jannaccone (22), e una critica delle specifiche proposte sopracitate è stata fatta dal Chilanti (23).

(KIMMEL, op. cit. p. 102). Come risulta dalla tavola E, su 196 società che hanno risposto, 81, ossia il 41 %, hanno dato risposta affermativa. (Tavola E).

Tav. E. — Le altre imposte personali hanno influito sulla disponibilità di personale direttivo ?

Industrie	Numero delle risposte			Percentuale delle risposte affermative
	totale	si	no	
Siderurgica	25	8	17	32,0
Meccanica	46	17	29	37,0
Automobilistica	7	6	1	85,7
Impianti elettrici	14	6	8	42,9
Tessili	23	9	14	39,1
Chimica e farmaceutica	11	6	5	54,5
Materiale da costruzione	8	4	4	50,0
Cartaria	13	5	8	38,5
Alimentari	16	2	14	12,5
Cuoi e pelli	6	3	3	50,0
Gomma	4	2	2	50,0
Vetro	5	4	1	80,0
Diverse	18	9	9	50,0
TOTALE	196	81	115	41,3

Riguardo alle « sales taxes » fu posta la domanda: « Le « sales taxes » hanno influito sul volume delle vostre vendite? » (Kimmel, op. cit. p. 136). Come risulta dalla tavola F, su 259 Ditte che hanno risposto, 83, ossia il 32 % hanno dato risposta affermativa. (Tavola F)

Tav. F. — Le imposte sulle vendite hanno influito sul volume delle vendite ?

Tipi di Dettaglianti	Numero delle risposte			Percentuale delle risposte affermative
	totale	si	no	
Droghiere	99	41	58	41,4
Abbigliamento	58	12	46	20,7
Calzature	26	5	21	19,2
Mobili	33	8	25	24,2
Automobili e articoli automobilistici	29	12	17	41,4
Diversi	14	5	9	35,7
TOTALE	259	83	176	32,0

(22) Nella Relazione finale al Convegno sui Costi di distribuzione di Torino, in « Rivista di politica economica », 1950, p. 869/70.

(23) CHILANTI, *Sulla natura dei contributi della Previdenza sociale*, « Rassegna di statistiche del lavoro » 1950, 5; vedi anche SERPIERI, « Messaggero », 28 maggio 1950.

Le caute, ma non decisamente negative considerazioni dello Jannaccone ci sembrano senz'altro accettabili. Quanto al resto, ci sembra che in pratica un aggravio sulle aliquote del tributo proporzionale al prodotto lordo (I.G.E.) non sia attualmente e per lungo tempo possibile in quanto annullerebbe i benefici effetti che sul gettito di tale tributo hanno avuto le riduzioni concesse nel recente passato. Per le imposte sul reddito, e soprattutto per l'imposta di R. M. e la complementare, è forse probabile che, senza modificare l'assetto legislativo generale, una concomitante graduale azione di riduzione nei contributi sociali potrebbe agevolare la lotta contro le evasioni (che sono tuttora cospicue) e una vasta politica di riduzione delle esenzioni (che sono notevolissime e non sempre giustificate dall'interesse collettivo) (22). Quindi, *entro limiti moderati*, uno spostamento del costo delle assicurazioni dai contributi alla imposta sul reddito sarebbe possibile. Senza discutere quanto ciò potrebbe influire sull'occupazione in generale, è probabile che potrebbe in qualche misura aumentare l'occupazione di lavoro (25).

9. — Una questione relativamente minore, rispetto a quella della pressione esercitata in genere dai contributi sull'occupazione di lavoro, riguarda il modo come tale pressione è distribuita fra l'agricoltura e l'industria.

(24) Si vedano, su questo punto delle esenzioni fiscali, le succinte, ma interessanti considerazioni e notizie contenute nella relazione dell'on. Martinelli sul disegno di legge Vanoni (norme sulla perequazione tributaria e sul rilevamento fiscale straordinario) in « Atti parlamentari » 1950, riprodotto in « Lex » 1951, parte II, specie pag. 96 e segg.

(25) CHILANTI (*Sulla natura, ecc.*) è decisamente contrario a qualsiasi sostituzione di contributi con imposte sul reddito netto per la considerazione che « probabilmente l'abolizione dell'attuale forma di contribuzione, producendo un apparente maggior margine di reddito per le imprese, darebbe luogo ad una dilatazione dei salari con tendenza a ridurre i redditi netti delle imprese al livello primitivo e con esclusione quindi di effettivi incrementi del gettito di imposte dirette reali a carico delle imprese e di imposte personali a carico degli imprenditori » (art. cit. p. 426). È indubbio che un alleggerimento degli oneri sociali, sia pure simultaneo ad un inasprimento e ad una estensione nell'accertamento delle imposte dirette, potrebbe dare pretesto ad agitazioni sindacali tendenti ad ottenere aumenti salariali: ma non sembra che ciò dovrebbe necessariamente avvenire, se l'alleggerimento fosse mantenuto entro limiti modesti, se fosse introdotto in un momento opportunamente scelto, e se fosse accompagnato da un'azione dell'amministrazione finanziaria capace di dar la sensazione che ogni nuovo incremento di reddito netto non sfuggirebbe alla imposizione.

È da notare, d'altra parte, che il principale argomento addotto dal CATTABRIGA (*Quali debbono essere le fonti ecc. cit.*) a sostegno della sua proposta d'una sostituzione dei contributi con imposte sul reddito è che i contributi deprimono il consumo dei beni di confortà (relativi ai cosiddetti bisogni del secondo ordine), e in misura relativamente minore, la formazione del risparmio; invece le imposte sul reddito eserciterebbero una pressione minore sul consumo dei beni di confortò, e una maggiore sul risparmio. Il Cattabriga ritiene più importante incoraggiare la produzione di beni di confortò che non la formazione di risparmio. È un argomento questo che ci sembra piuttosto pericoloso: sarebbe sostenibile se ci si trovasse di fronte a una disoccupazione ciclica, ma invece, come è ben noto, la disoccupazione italiana di lavoro è proprio in gran parte strutturale, da carenza di risparmio.

Tra le due opposte tesi che qui si possono rispettivamente raggruppare intorno al nome del Chilanti e del Cattabriga, ma che sono sostenute anche da altri, ci sembra che la soluzione prospettata nel testo abbia il vantaggio di giovare in modo abbastanza sicuro all'occupazione di lavoro, restando praticamente neutrale riguardo agli altri elementi della situazione.

V'è anzitutto il problema, al quale già abbiamo accennato (§ 7) delle conseguenze derivanti dal diverso modo di commisurazione dei contributi nell'uno e nell'altro settore.

Ma v'è poi anche il problema più importante del livello medio degli oneri che sui due settori sono applicati. Si sostiene infatti che tale livello è diverso, a parità di prestazioni : se ciò è vero, è evidente che ne deriva una distorsione nella naturale distribuzione della disoccupazione fra agricoltura e industria.

Ci limitiamo ad accennare al problema, senza risolverlo, in quanto le fonti esistenti in proposito confermano l'esistenza del divario di pressione, ma sono discordanti sulla direzione di esso (26) : e un chiarimento della questione richiederebbe un'indagine che non è possibile compiere in questa sede.

10. — Le considerazioni finora svolte, com'era stato a suo tempo avvertito, hanno assunto il fabbisogno finanziario globale della previdenza sociale come un dato, e hanno discusso dei metodi per coprire tale fabbisogno.

È giunto ora il momento di discutere alcune conseguenze sull'occupazione delle possibili variazioni di tale fabbisogno, sotto due aspetti :

a) in quanto tale fabbisogno annuo può tecnicamente variare anche assumendo come un dato il regime e il volume delle prestazioni corrisposte nello stesso anno ;

b) in quanto anche il regime e il volume delle prestazioni può essere posto in discussione.

11. — Il punto accennato sub a, è particolarmente importante per quanto riguarda l'assicurazione per invalidità e vecchiaia, in quanto in questo caso è particolarmente ampio il margine entro il quale possono spaziare i diversi sistemi di copertura delle prestazioni, e conseguentemente il fabbisogno finanziario annuo.

La questione si può sintetizzare, nei suoi termini estremi, nel dilemma tra « capitalizzazione o ripartizione » : essa ha formato oggetto, di recente, di una vivace discussione (27), che è stata risolta in sede programmatica (28), nel senso favorevole alla ripartizione, e nello stesso senso è stata risolta in sede legi-

(26) Per es. l'on. Marotta sembra sostenere che l'aggravio è relativamente maggiore per l'agricoltura (*Atti Parlamentari, Camera dei Deputati*, 1950, p. 18434) ; mentre PEROLO e SARACENO (*La ripartizione degli oneri dalla Previdenza Sociale cit.*) sembrano sostenere che i settori industriali (e in genere i settori non agricoli) sono quelli gravati in misura relativamente maggiore ; vedi anche la *Relazione cit.* dell'on. Grava.

(27) Si vedano gli studi di G. CICERCHIA, M. A. COPPINI, F. COPPOLA D'ANNA, A. CORSI, S. GINA, P. MEDOLACHI, I. MESSINA, C. PALMA, G. PETRILLI, C. VANNUTELLI, apparsi su varie riviste e ristampati nel volume *Capitalizzazione o ripartizione ?*, Roma, I. N. P. S., 1951. (Dell'argomento si è occupato anche il XIII Congresso internazionale degli attuari, nel giugno 1951).

(28) La Commissione Ministeriale per la riforma della Previdenza Sociale ritenne che « il sistema della capitalizzazione, nonostante i suoi pregi tecnici, deve essere abbandonato perchè :

slativa col recente provvedimento di riforma delle pensioni (L. 4 aprile 1952, n. 218), il quale come è noto, ha in sostanza introdotto il sistema della ripartizione (con contributo dello Stato) per 44/45 di ogni pensione, e ha mantenuto il sistema della capitalizzazione per il rimanente 1/45.

Indipendentemente dalla soluzione che il problema ha avuto in concreto, e indipendentemente da altri aspetti di esso che qui non interessano, uno dei suoi punti fondamentali per il nostro tema è stato nettamente enunciato dal Van-
nutelli (29), il quale osservava :

« La questione, in sostanza, è che con la capitalizzazione, comunque attuata, « i premi per le prestazioni future vengono accantonati ed amministrati dall'Istituto gestore, laddove, nella ripartizione essi restano a disposizione dell'attività produttiva, la quale li investe e li amministra a suo modo. Si tratta quindi di decidere a chi convenga lasciare il compito e la responsabilità (ed il costo) di tale amministrazione di capitali, e ciò sotto il profilo di considerazioni di carattere finanziario coinvolgenti tutta la struttura economica della nazione.

« Si ritiene che convenga incrementare, col premio di capitalizzazione gli investimenti in titoli di Stato e nelle altre forme che sono proprie degli istituti di previdenza sociale ? O si ritiene preferibile invece consentire che l'investimento di tali somme sia fatto dagli organismi produttivi nelle forme che ad essi possono apparire più convenienti ? ».

La questione in tal modo è posta in modo lucidissimo : v'è però, nell'ultima alternativa enunciata, un'ipotesi implicita, che non sembra sufficientemente fondata. E invero è certo che il premio di capitalizzazione, bene o male, viene investito (e, a parte il caso di svalutazione, è forse eccessivo supporre che sia sempre male investito). Ma resta da dimostrare che anche se tale premio viene lasciato ai privati esso venga veramente investito.

Senza dubbio, se così fosse, e se si ammette, come si può generalmente ammettere, che l'investimento privato sia più produttivo di quello degli istituti

a) le svalutazioni monetarie, distruggendo le riserve tecniche, distruggono il fondamento stesso del sistema di capitalizzazione. Ed in un mondo economico instabile, soggetto a crisi ricorrenti, quale quello in cui viviamo, ulteriori svalutazioni monetarie non sono da escludere ;

b) l'ente previdenziale — sia per vincoli di legge, sia per la sua struttura rigida, sia ancora per interferenze di governi — non ha possibilità di adeguare il piano d'investimenti delle riserve alle mutevoli opportunità del mercato e di attuare tempestivamente misure contro le svalutazioni ;

c) l'accumulo di ingenti riserve tecniche distoglierebbe oggi una notevole parte del risparmio nazionale dai liberi investimenti produttivi nell'interesse della ricostruzione».

E conseguentemente propose che « in dipendenza degli inconvenienti di ordine finanziario, economico e sociale cui dà luogo il sistema di capitalizzazione, l'erogazione delle pensioni e rendite debba essere organizzata sulla base di un sistema di ripartizione ».

(29) VANNUTELLI in *Capitalizzazione o ripartizione* cit. p. 50.

di previdenza, ne discende la conseguenza che il sistema della ripartizione sia preferibile a quello della capitalizzazione almeno per quanto riguarda l'occupazione a medio e a lungo andare.

Ma se così non fosse, e se si ammette che il premio lasciato ai privati sia da questi consumato, ne viene la conseguenza che il sistema di capitalizzazione significa accumulo di risparmio e quindi incremento di occupazione a medio e a lungo andare, e quindi riduzione di disoccupazione strutturale; mentre il sistema di ripartizione significa maggiori consumi attuali, e quindi può significare maggior occupazione a breve andare, ma non certo a medio e a lungo andare.

Ora, lo stabilire se il premio lasciato ai privati sia risparmiato o consumato non è semplice: il problema *grosso modo* equivale a quello di stabilire se tale premio incida sul datore o sul lavoratore, incida sui profitti o sui salari.

L'intera questione non consente una conclusione sicura e semplice: con molta cautela si può affermare che, la preferibilità, dal punto di vista dell'eliminazione o riduzione di una disoccupazione strutturale, del sistema della ripartizione o della capitalizzazione dipende dal fatto che il maggior premio richiesto dalla capitalizzazione sia pagato, rispettivamente, da profitti o da salari.

Da questa conclusione è difficile dedurre un giudizio sicuro sugli effetti della recente riforma della previdenza sociale. È noto che, secondo una valutazione già citata (30), il sistema della ripartizione implica in futuro il seguente fabbisogno (in migliaia di lire):

A N N I	TOTALE FABBIS. FONDO ADEGUA- MENTO PENSIONI	DIMINUZIONI		TOTALE FABBIS. DEL FONDO DA PRELEVARE CON CON- TRIBUTI	CONTRI- BUTO PER- CENTUALE RETRIBU- ZIONI
		RIMBORSI	QUOTA STATO		
1953	184	2	49	137	9,11
1955	219	4	57	162	10,83
1957	257	5	67	191	12,74
1959	301	5	78	225	14,97
1961	348	5	90	261	17,38
1963	398	6	102	299	19,91
1965	450	6	116	339	22,59
1967	504	6	130	379	25,29
1969	558	6	144	421	28,09
1971	614	6	158	464	30,90

Non è necessario soffermarsi a determinare con esattezza il probabile grado di approssimazione di tale valutazione: l'importante è che da essa risulta in modo evidente che il nuovo sistema adottato implicherà un fabbisogno finanziario rapidamente crescente, per un importo globale notevole e che, conseguentemente il premio di capitalizzazione ad esso corrispondente risulterebbe assai elevato. Difficilmente un premio così elevato inciderebbe esclusivamente sui profitti: una parte notevole inciderebbe sui salari. Si può quindi ritenere probabile che il sistema adottato dalla nuova legge lasci nella disponibilità privata premi che in parte notevole non saranno destinati ad investimenti ma a consumo, e che quindi non gioveranno all'eliminazione della disoccupazione strutturale.

12. — Ampio e complesso è l'argomento dell'influenza sull'occupazione dell'elemento menzionato dalla lettera *b*) del § 10), cioè del regime e del volume delle prestazioni sociali. Non intendiamo qui trattare *ex professo* del tema: ci limitiamo a una sommaria osservazione su un punto soltanto di un campo così esteso.

L'osservazione riguarda il sistema degli assegni familiari, e la necessità di riesaminare la sua ragion d'essere. È ben vero che le prospettive del nostro incremento demografico sono andate mutando: ma non sembra questo dell'incremento o decremento *assoluto* della popolazione un elemento decisivo per il problema della disoccupazione strutturale.

Quel che importa è piuttosto il rapporto fra variazione nella quantità della popolazione e variazione nella ricchezza media: ora non mancano ragioni per ritenere che il sistema degli assegni familiari (che si risolve in un trasferimento di ricchezza da regioni a più bassa natalità a regioni a più alta natalità, e da soggetti meno prolifici a soggetti più prolifici) mentre da un lato tende a mantenere la popolazione a un livello numerico più alto di quello che altrimenti essa raggiungerebbe, dall'altro lato deprime l'accumulazione di risparmio e di ricchezza e conseguentemente aggrava la disoccupazione strutturale.

È ovvio che un riesame dell'istituto degli assegni familiari non implica affatto una violazione di quelli che in un certo senso potrebbero considerarsi diritti acquisiti, nè una diminuzione del salario medio del lavoratore. Basterebbe un piano, ad esempio ventennale, che da un lato abolisse la concessione di assegni per i nati dopo una certa data, futura, e dall'altro lato traducesse in aumenti di salario le diminuzioni nei premi che di anno in anno si renderebbero in tal modo possibili.

(30) MIKELLI, *La nuova legge per la riforma delle pensioni ecc.*

13. — A questo punto possiamo riassumere le principali conclusioni raggiunte nella nostra indagine.

Si avverte anzitutto che quasi sempre tali conclusioni sono state raggiunte tenendo conto soltanto del problema dell'occupazione (e per lo più dell'occupazione di *lavoro*): e che pertanto prima di poter definitivamente tradurre in pratica siffatte conclusioni occorre tener conto degli altri aspetti della situazione concreta alla quale ci si riferisce.

Si è osservato anzitutto che se i contributi incidono economicamente sui lavoratori, hanno una scarsa influenza immediata sulla occupazione di lavoro: tuttavia, in quanto riducono l'accumulazione di risparmio, essi tendono a deprimere l'occupazione *a lungo andare*.

Se i contributi incidono sui datori di lavoro essi deprimono *immediatamente* l'occupazione di lavoro, sia per una contrazione nel volume globale della produzione, sia per una minor convenienza all'uso del fattore lavoro. La contrazione tende ad essere proporzionalmente maggiore per le categorie di lavoro meno qualificate: tale fenomeno si manifesta con intensità particolarmente rilevante nell'agricoltura dove prevalgono i contributi fissi.

Conseguentemente si è proposto: *a*) di abolire il sistema dei contributi fissi nell'agricoltura; *b*) di abolire il massimale nel servizio degli assegni familiari e in genere dove tuttora sopravvive.

Si è osservato inoltre che nella sostituzione dei contributi con imposte vere e proprie occorre procedere con estrema cautela: si è ritenuto peraltro che una moderata riduzione negli oneri sociali agevolerebbe una concomitante azione per l'aumento del gettito delle imposte dirette (fermo restando l'assetto legislativo e le aliquote di queste ultime), e che ciò avrebbe un effetto benefico sull'occupazione.

Si è rilevato il diverso onere medio probabilmente addossato sull'agricoltura e sugli altri settori, e le relative conseguenze.

A proposito dell'alternativa «capitalizzazione o ripartizione», e dei rispettivi effetti sull'occupazione, si è rilevato, con tutte le riserve necessarie in un argomento così complesso, che la preferibilità dell'uno o dell'altro sistema dipende dalle categorie definitivamente incise dei premi; e si è rilevato inoltre che il modo di finanziamento della recente riforma delle pensioni potrà forse avere qualche effetto depressivo sull'occupazione.

Si è infine sottolineata l'opportunità di riesaminare la ragion d'essere dell'istituto degli assegni familiari.

BIBLIOGRAFIA

- ARENA C., *Appunti per la valutazione degli oneri sociali*, « Rassegna stat. del lav. », 1949, 4.
- BOLIS V., *Sicurezza sociale e reddito nazionale*, « Rass. stat. lav. », 1949, 2.
- BOSI, *Relazione di minoranza della X Commissione Permanente del Senato sul Disegno di legge presentato dal Ministro del Lavoro, contenente modifiche all'ordinamento dei contributi agricoli unificati*; relazione presentata alla Presidenza il 9 marzo 1953.
- CATTABRIGA A., *Quali debbono essere le fonti di finanziamento della protezione sociale*, « Rass. stat. lav. », 1950, 2.
- ID., *Oneri sociali e costi di produzione*, « Previd. sociale » 1947, 1-2.
- CATTABRIGA, COPPINI M. A., PIZZICANNELLA M., *La riforma della protezione sociale*, Roma, 1949.
- CHILANTI P., *Sulla natura dei contributi-della previdenza sociale*, « Rass. di stat. del lav. » 1950, 5.
- PALMA G., PETRILLI G., VANNUTELLI G., *Capitalizzazione o ripartizione*, Roma, I. NP. S., 1951.
- COPPINI M. A., EMANUELLI F., PETRILLI G., *Il costo della riforma della previdenza sociale*, Riv. degli infortuni e delle malattie professionali, maggio-agosto 1948.
- D'AGATA P., *Alcune osservazioni sulla natura del contributo d'assicurazione sociale*, prev. sociale, 1948.
- DEMARIA G., *Problemi economici e sociali del dopoguerra*, Milano, Valfasi, 1952.
- DOES L. P., van DER, *De economische Beteknis der Sociale Verzekerings*, Deventer, 1945.
- DURAND P., FUSS H., KROHN J., LEEN V., MICHELSON A., MUSHKIN S. I., PEACOCK A. T., PETRILLI G., SAXER M., VELDKAMP G. M. I., VESSILLIER E., *Rapporti dell'Institut international de finances publiques* in « Public finance », 1950, su: *Les aspects financiers de la gestion des assurances sociales* in Belgio, Francia, Germania, Inghilterra, Italia, Stati Uniti, Svizzera, Olanda, U. R. S. S.
- FASIANI M., *Principi di scienze delle finanze*, Torino, 1951, vol. I.
- FUA' G., *Protezione sociale ed occupazione*, « Critica economica » 1948.
- (FUA ed altri), *Taxes ou wages or employment and family allowances in European countries*, « Economic bulletin for Europe » 1952 agosto.
- G. M., *Gli oneri della produzione industriale per i contributi della previdenza sociale nel periodo dal 1947 al 1951*, « Rass. stat. lav. », 1952, 4.
- GRAVA, *Relazione di maggioranza della X Commissione Permanente del Senato sul Disegno legge presentato dal Ministro del Lavoro, contenente modifiche all'ordinamento dei contributi agricoli unificati*; relazione presentata alla Presidenza del 9 marzo 1953.
- HALL J. K., *Incidence of federal social security pay roll taxes*, « Quarterly Journ. of econ. » 1938.
- JANNACCONE E., « Riv. di politica economica », 1950, pag. 669-70.
- KIMMEL L. H., *Taxes and economic incentives*, Washington, Brooking, 1950.
- MAROTTA, on. « Atti parlamentari » Camera dei Deputati, 1950, pag. 18434.
- MINISTERO DEL LAVORO E DELLA PREVIDENZA SOCIALE, *La previdenza sociale alla fine del 1946*, Roma, 1947.
- MIKELLI G., *La nuova legge per la riforma delle pensioni dell'assicurazione obbligatoria ecc.*, « Rassegna stat. lav. », 1952.
- PEROLO M., SARACENO E., *La ripartizione degli oneri della previdenza sociale in Italia*, « Rassegna stat. lav. », 1950.
- ID., *Gli oneri sociali nei paesi dell'O. E. C. E.*, « Rass. stat. lav. » 1951.
- RYHS WILLIAMS, *Taxations and incentive*, London, Hodge, 1952.
- SERPIERI A., « Il Messaggero », 28 maggio 1950.
- SIMPSON H. D., *The incidence of parol taxes*: in GROVES, *Viewpoints in public finance*, New York American book, 1948.

- SOMERS H. M., *Public finance and national income*, Philadelphia, Blakiston, 1949.
- STRATHUS H., *Internationaler Steuervergleich* (Steuer- und Sozialbelastung in den europäischen Ländern und den Vereinigten Staaten) Frankfurt am Main, 1952.
- VANNUTELLI C., *Sui criteri di computo del costo della sicurezza nazionale*, *Previdenza sociale*, 1950, 6.
- ID., *L'ammontare dei contributi pagati dalla produzione nazionale per la previdenza sociale*, « *Rassegna stat. lav.* » 1949, 1.
- ID., *Capitalizzazione o ripartizione*, Roma, I. N. P. S., 1951.
- ID., *Previdenza sociale e reddito nazionale*, « *Riv. degli infortuni e delle malattie professionali* », 1952, 6.
- VELDKAMP G. M. I., *Enige sociaal-economische aspecten der sociale verzekering*, I e II in « *Maandblad voor Social Economische Wetenschappen* » 1947-48.
- WOLD K. G., *Economic and financial aspects of social insurance schemes*, « *Public finance* », 1950.

STAMPATO IN ROMA

NELL'AZIENDA BENEVENTANA TIPOGRAFICA EDITORIALE

A. B. E. T. E.

VIA PRENESTINA, 681 - TELEF. 791.127

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

