CAMERA DEI DEPUTATI N. 3194

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

AMENDOLA GIORGIO, BOTTAI, FARALLI, GHISLANDI, GIOLITTI, LOMBARDI RICCARDO, NOVELLA, PESENTI, PESSI, PIERACCINI, SANNICOLÒ, VENEGONI

Annunziata il 18 febbraio 1953

Nazionalizzazione delle aziende siderurgiche e meccaniche dell'I. R. I. e del F. I. M.

ONOREVOLI COLLEGHI ! — È principalmente attraverso l'I. R. I. che si effettua la partecipazione finanziaria dello Stato nei settori siderurgico e meccanico ed è quindi dall'I. R. I. che deve prendere le mosse l'esame preliminare del problema che la presente proposta di legge tende a risolvere. L'esigenza di una profonda riorganizzazione di tutte le partecipazioni economiche dello Stato è ormai quasi unanimemente avvertita: essa è stata chiaramente affermata nella relazione della Commissione permanente del Senato al disegno di legge per l'aumento del fondo di dotazione dell'I. R. I. e ha fatto oggetto di un'ampia relazione dell'onorevole La Malfa al Consiglio dei Ministri nel mese di aprile 1951.

La presente proposta di legge contribuisce concretamente ad avviare quel processo di riorganizzazione, iniziando precisamente dai due settori dove le partecipazioni statali presentano caratteristiche che rendono più facile, utile e urgente il compito, e dove d'altro canto si manifesta con piena evidenza il preminente interesse nazionale, in quanto si tratta di industrie « base ».

Non occorre qui fare ancora una volta la storia dell'I. R. I.; basterà dichiarare che i presentatori della proposta in esame considerano acquisito il fatto che l'I. R. I. non ha mai rappresentato e non rappresenta a tutt'oggi un esperimento di nazionalizzazione: esso è nato come un'operazione di salvataggio finanziario, come un tipico espediente capitalistico per « nazionalizzare » le perdite, ed ha continuato a funzionare come uno strumento al servizio dei gruppi monopolistici, per i quali le industrie I. R. I. assolvono al compito di industrie « di riserva », capaci cioè di esercitare un'azione sussidiaria sul mercato, in modo di lasciare ai privati i più alti profitti in fase di espansione del mercato e da addossare allo Stato le maggiori perdite in fase di depressione.

È necessario, prima di entrare nel vivo del problema, definire la natura giuridica dell'I. R. I. Si può procedere per eliminazioni successive: non ricorrono gli estremi del *demanio*, perché manca di questo la caratteristica essenziale, che è quella di essere soggetto a un regime rigorosamente pubblicistico (inalienabilità, ecc.); non ricorrono gli estremi del *patrimonio* dello Stato, perché questa figura giuridica, in materia di partecipazioni statali, si verifica solo nel caso di gestioni dirette o di « aziende autonome » non dotate di personalità giuridica propria. Escluse queste due ipotesi, l'esame delle disposizioni legislative concernenti l'I. R. I. (confronta specialmente le due leggi fondamentali; legge 23

giugno 1937, n. 905, e decreto legislativo 12 febbraio 1948, n. 51) consente di configurare questo Istituto come un ente di diritto pubblico soggetto alla vigilanza dello Stato, con funzioni di organo tecnico-amministrativo di gestione di determinate partecipazioni finanziarie dello Stato.

« Ente di diritto pubblico », abbiamo detto: ma l'origine dell'I. R. I. e il suo funzionamento pongono una prima grave limitazione a tale natura pubblicistica. Per il fatto che le partecipazioni azionarie nelle aziende I. R. I. sono state assunte dallo Stato non in relazione ad un programma di politica economica ma per una operazione di salvataggio finanziario, l'interesse pubblico della gestione è riconosciuto esclusivamente sul piano dell'amministrazione finanziaria e non è concepito come criterio fondamentale per operare, mediante tali partecipazioni, sul piano della politica economica in relazione ad un programma di attività produttiva nell'interesse nazionale. Perciò l'I. R. I. potrebbe ancor più precisamente definirsi come una *holding* di partecipazioni azionarie dello Stato in aziende, miste o interamente statali, dotate di personalità giuridica propria (società per azioni). Da siffatta limitazione derivano i gravi inconvenienti più volte e da più parti lamentati circa il modo come si attuano la direzione e il controllo dello Stato sull'I. R. I.: mancanza di un qualsiasi effettivo controllo parlamentare; mancanza di un controllo *esterno* della Corte dei Conti (ai sensi dell'articolo 100 della Costituzione), mentre si ha partecipazione di delegati della Corte stessa al Collegio dei sindaci; mancanza di un qualsiasi coordinamento d'investimenti e di programmi, sia pure limitatamente alle commesse statali; autonomia operativa delle direzioni aziendali, alla quale però non corrisponde una precisa determinazione di responsabilità ma soltanto una molteplicità e disorganicità di controlli puramente burocratici e formali, come è dimostrato dal fatto che su 12 membri del Consiglio di amministrazione dell'Istituto, 8 sono rappresentanti di diversi Ministeri ma sono gli altri 4 che costituiscono il Comitato di presidenza.

È chiaro invece che l'elemento di « interesse pubblico » nelle partecipazioni statali, particolarmente nell'industria, è di natura economica prima che finanziaria. Si tenga presente che i settori di attività produttiva nei quali, mediante le partecipazioni azionarie, lo Stato si è assicurato una posizione di controllo e di guida, sono prevalentemente settori di importanza fondamentale per la vita economica del Paese (industrie produttrici di beni strumentali, servizi pubblici). La possibilità che allo Stato è così data d'influire in misura determinante in questi settori, di tracciare prospettive e programmi, di operare per l'allargamento del mercato anche mediante prezzi politici (per sempio per le macchine agricole) che costituiscano una forma di prefinanziamento rimborsabile a lungo termine grazie alla stessa espansione del mercato, assume un'importanza decisiva per il progresso economico di un paese come l'Italia e pone allo Stato un compito al quale esso non può sottrarsi.

In particolare, lo Stato è in condizione di assolvere, mediante le sue partecipazioni in aziende siderurgiche e meccaniche, a una importantissima funzione per l'industrializzazione del Mezzogiorno: basta considerare che in questa parte d'Italia, nel 1950, su un totale di 21.300 dipendenti in aziende meccaniche e siderurgiche l'I. R. I. ne impiegava 14.300, pari al 67,1 per cento, mentre la stessa percentuale su scala nazionale scende a 33,1 (Italia settentrionale e centrale 31,3).

Il problema va perciò affrontato sul piano della funzione *economica* delle partecipazioni statali nell'industria e particolarmente in vista delle possibilità che queste offrono per la elaborazione di piani di finanziamento e di sviluppo per determinati settori e per la utilizzazione delle esperienze realizzate nelle aziende statali (aziende-pilota) e delle rilevazioni dei costi e dei profitti (aziende-campione) anche ai fini fiscali.

LE PARTECIPAZIONI STATALI NEI SETTORI SIDERURGICO E MECCANICO

Abbiamo detto sopra che i settori siderurgico e meccanico si presentano come i più adatti per dare concreto inizio alla necessaria riorganizzazione delle partecipazioni statali. Infatti in questi settori, mentre da una parte si fa sentire più urgente l'esigenza di una efficiente riorganizzazione economico-produttiva, trattandosi di industrie produttrici di beni strumentali essenziali per la vita del paese, dall'altra relativamente più facile si presenta il compito, in quanto si è già in essi raggiunto un notevole grado di organizzazione tecnico-amministrativa. Questo però non basta ad assicurare e promuovere l'efficienza produttiva delle aziende siderurgiche e meccaniche a partecipazione statale; anzi, il prolungarsi dell'attuale situazione, che sempre più subordina agli interessi del capitale pri-

vato l'attività di queste aziende, rischia di comprometterne l'esistenza stessa. Noi sosteniamo invece che le partecipazioni statali nei settori siderurgico e meccanico possono e devono essere efficace strumento di direzione, di controllo e di progresso dell'economia italiana nell'interesse della collettività nazionale.

L'esercizio effettivo di tale funzione da parte dello Stato in questi due settori è reso ancor più necessario oggi a causa del Piano Schuman: anchè se, come noi vivamente auspichiamo, il Piano non dovesse trovare concreta applicazione, il semplice fatto della sua esistenza costituisce una gravissima minaccia per le nostre industrie siderurgiche e meccaniche e impone quindi di creare e potenziare gli strumenti capaci di far prevalere l'interesse nazionale al mantenimento e allo sviluppo delle nostre industrie di base sugli interessi dei gruppi monopolistici italiani e stranieri miranti allo smantellamento di tali industrie, senza le quali nell'economia moderna una nazione indipendente rischia di essere ridotta a territorio coloniale.

Le partecipazioni statali nella siderurgia e nella meccanica si possono classificare nei seguenti quattro gruppi:

a) Finsider (*Società finanziaria siderurgica Finsider*). — Società per azioni costituita in Roma con atto 2 luglio 1937, con lo scopo « di assumere partecipazioni azionarie in società esercenti l'industria sidegurgica, di curare il coordinamento tecnico delle Società stesse e di prestare loro, nelle forme più adatte, la opportuna assistenza finanziaria » (articolo 4 dello statuto). Su un capitale sociale di miliardi 14,4 la partecipazione dello Stato alla Finsider ammonta, attraverso l'I. R. I., a miliardi 11,1; però il totale delle partecipazioni e dei finanziamenti I. R. I. ad aziende siderurgiche a tutto il 31 dicembre 1951 ammonta a miliardi 22,3.

Le partecipazioni azionarie dirette e indirette della Finsider in aziende siderurgiche sono le seguenti:

Ilva, Altiforni e Acciaierie d'Italia: partecipazione di maggioranza;

Terni, Società per l'industria e la elettricità: partecipazione di maggioranza;

Dalmine: partecipazione di maggioranza;

S. I. A. C.: partecipazione totale;

A. TU. B., Acciaierie e tubificio di Brescia: partecipazione 50 per cento;

Cornigliano: partecipazione totale.

Fuori del settore siderurgico, la Finsider detiene le seguenti partecipazioni: negli impianti elettrici e chimici Terni (carburo di calcio e fertilizzanti); nell'impianto chimico S. M. A. (Società Meridionale Azoto a Bagnoli); nelle aziende minerarie Ferromin e Ferralba (partecipazione totale); nelle aziende commerciali Sidercomit, Cosild, Rifinsider (partecipazione totale); nella Cementir, Cementeria del Tirreno, Società per azioni (partecipazione di maggioranza); nella Società per azioni Nazionale Argille e Caolini, S. A. N. A. C. (100 per cento Ilva); nella Società Cementerie di Livorno (55 per cento Cementir); nella S. I. G. I., Società Italiana Gestioni Industriali per azioni (100 per cento Ilva); nell'Azienda Industriale Lavorazioni Siderurgiche Lasid Società per azioni (100 per cento S. I. A. C.); nella Società Italiana di Siderurgia e Meccanica, Sidermec Società per azioni (100 per cento Cornigliano); nella Finelettrica (partecipazione 20 per cento); nella Condiltubi, Opere Idrauliche ed Affini Società per azioni (50 per cento Ilva); nella Compagnia Generale Impianti (50 per cento Finsider e 50 per cento Finmeccanica); nella Ponteggi Tubolari Dalmine Innocenti Società per azioni (Dalmine 100 per cento); nella Società per azioni Immobiliare Unione (Dalmine 95,16 per cento); nella Montubi, Montaggi Materiali Tubolari (Dalmine 100 per cento); nella Rejna, molle metalliche (partecipazione totale); nell'Ente Finanziamenti Industriali, E. F. I.; nella S. A. F. T. A., Società Argentina Fabbricazione Tubi Acciaio (Dalmine 25 per cento); nella C. O. F. O. R., Condotte Forzete (Terni 40 per cento); nella Ferrotaie (totale); nella Coloniale Siderurgica (totale); nella Shipbreaking Co., Londra (totale).

La produzione del gruppo (che occupa 54.600 dipendenti) è stata nel 1951 la seguente (in migliaia di tonnellate):

ghisa 576, rispetto a una produzione nazionale di 950;

acciaio 1.273, rispetto a una produzione nazionale di 3.048;

prodotti finiti (laminati e profilati, tubi Dalmine, getti e fucinati) 1.081, rispetto a una produzione nazionale di 2.430 e cioè rispettivamente pari a circa il 60, il 42 e il 43 per cento.

Secondo il Piano Sinigaglia, alla produzione nazionale complessiva di 3 milioni di tonnellate di acciaio grezzo prevista per il 1952, il gruppo Finsider dovrebbe contribuire per il 60 per cento, ossia con 1,8 milioni di tonnellate, di cui 1,45 da minerale e 0,35 da rottame.

b) Finmeccanica (*Società finanziaria meccanica*). — Società per azioni costituita in Roma con atto 18 marzo 1948, con lo

scopo « di assumere partecipazioni in società esercenti l'industria meccanica in genere e quella delle costruzioni navali; di curare il coordinamento tecnico delle società stesse e di prestare loro, nelle forme ritenute più adatte, la opportuna assistenza finanziaria » (articolo 4 dello Statuto). Il capitale sociale, che è totalmente in mano all'I. R. I., ammonta a 25 miliardi. Il totale delle partecipazioni e dei finanziamenti I. R. I. ad aziende meccaniche ammonta, al 31 dicembre 1951, a miliardi 94,5.

Le partecipazioni azionarie, dirette e indirette, della Finmeccanica sono le seguenti:

1°) Gruppo prevalentemente *cantieristico.*

Ansaldo: capitale (milioni) 3.725; partecipante: I. R. I. e Finmeccanica; misura della partecipazione: quasi totale (di cui I. R. I. 1.790). Nell'Ansaldo si intendono comprese anche le seguenti Società sussidiarie: Ansaldo Coke; O. A. R. N.; Ossinitrica; Savem.

Navalmeccanica: capitale (milioni): 500; partecipante: I. R. I. e Finmeccanica; misura della partecipazione: totale (di cui I. R. I. 245).

Cantieri Riuniti Adriatico: capitale (milioni): 200; partecipante: I. R. I. e Finmeccanica; misura della partecipazione: di maggioranza (di cui I. R. I. 29). Nei C. R. D. A. s'intendono comprese anche le seguenti Società sussidiarie: Cantieri Navali Officine Meccaniche Venezia; Società per azioni Veneziana Esercizio Bacini; Safog; Gas compressi.

O. T. O. – Le Grazie: capitale (milioni): 125; partecipante: I. R. I. e Finmeccanica; misura della partecipazione: totale (di cui I. R. I. 61).

Arsenale Triestino: capitale (milioni): 90; partecipante: I. R. I. e Finmeccanica; misura della partecipazione: totale (di cui I. R. I. 9).

Officine Allestimento Riparazioni Navi (Genova): capitale (milioni): 5; partecipante: Finmeccanica; misura della partecipazione: totale.

2°) Gruppo prevalentemente *costruzioni ferroviarie e veicoli.*

Officina Meccanica Ferrovie Pistoiesi: capitale (milioni): 1.300; partecipante: I. R. I.

Ansaldo Fossati: capitale (milioni): 1.000; partecipante: I. R. I. e Finmeccanica; misura della partecipazione: totale (di cui I. R. I. 490).

Alfa Romeo: capitale (milioni): 400; partecipante: I. R. I. e Finmeccanica; misura della partecipazione: totale (di cui I. R. I. 296). Nell'Alfa Romeo s'intendono comprese le seguenti Società sussidiarie: Commercio dei Prodotti A. R.; Sabif; CO. FI.

Stabilimento Meccanico Pozzuoli: capitale (milioni): 500; partecipante: I. R. I. e Finmeccanica; misura della partecipazione: totale (di cui I. R. I. 245).

La Motomeccanica: capitale (milioni): 100; partecipante I. R. I. e Finmeccanica; misura della partecipazione: totale (di cui I. R. I. 49).

Spica: capitale (milioni): 10; partecipante: I. R. I. e Finmeccanica; misura della partecipazione: totale (di cui I. R. I. 5).

Aerfer: capitale (milioni): 100; partecipante: I. R. I. e Finmeccanica; misura della partecipazione: 90 per cento (di cui I. R. I. 38).

3°) Gruppo *costruzioni elettromeccaniche e di precisione.*

Ansaldo San Giorgio: capitale (milioni): 3.000; partecipante: I. R. I. e Finmeccanica; misura della partecipazione: totale (di cui I. R. I. 1.470).

Termomeccanica Italiana; capitale (milioni): 550; partecipante: I. R. I. e Finmeccanica; misura della partecipazione: totale (di cui I. R. I. 270).

San Giorgio: capitale (milioni): 500; partecipante: I. R. I. e Finmeccanica; misura della partecipazione: totale (di cui I. R. I. 51). Nella San Giorgio s'intendono comprese anche le seguenti Società sussidiarie: Cavalleri; Officine Elettromeccaniche Pugliesi.

Filotecnica Salmoiraghi: capitale (milioni): 500; partecipante: I. R. I. e Finmeccanica; misura della partecipazione: totale (di cui I. R. I. 245).

Marconi Società Industriale: capitale (milioni): 300; partecipante: San Giorgio; misura della partecipazione: 50 per cento.

Microlambda: capitale (milioni): 300; partecipante: San Giorgio; misura della partecipazione: 50 per cento.

4°) Gruppo *meccanica generale, metallurgica, fonderia.*

Sant'Eustacchio (Brescia): capitale (milioni): 320; partecipante: I. R. I. e Finmeccanica; misura della partecipazione: totale (di cui I. R. I. 155).

Delta (Genova): capitale (milioni): 300; partecipante: I. R. I. e Finmeccanica; mi-

sura della partecipazione: totale (di cui I. R. I. 147).

Metalmeccanica Meridionale M. M. M.: capitale (milioni): 180; partecipante: I. R. I. e Finmeccanica; misura della partecipazione: totale (di cui I. R. I. 88).

O. T. O. Melara: capitale (milioni): 150; partecipante: I. R. I. e Finmeccanica; misura della partecipazione: totale (di cui I. R. I. 69).

FA. MA., Fabbrica Macchine (Napoli): azienda posta in liquidazione nel 1951; capitale (milioni): 100; partecipante: I. R. I. e Finmeccanica; misura della partecipazione: totale (di cui I. R. I. 49).

Industrie Meccaniche Napoletane: capitale (milioni): 27; partecipante: I. R. I. e Finmeccanica; misura della partecipazione: totale (di cui I. R. I. 13).

Inoltre, nel 1951 sono passate alla Finmeccanica, dal F. I. M., le due aziende napoletane A. V. I. S. e Industrie Meccaniche Meridionali I. M. M.

Nel 1950 la produzione dell'intero gruppo Finmeccanica ha rappresentato le seguenti quote della produzione nazionale:

cantieri navali	80 %
materiale rotabile e ferrotramviario	15 %
meccanica di precisione e ottica	20 %
autoveicoli industriali	25 %
autovetture e derivati	5 %

Nello stesso anno il numero dei dipendenti (per un totale di circa 80.000 su 23 aziende, accanto ai quali giova ricordare il numero dei subfornitori valutato intorno ai 70-80 mila) era così ripartito:

costruzioni e riparazioni navali e apparati motori e ausiliari. . .	37.000	46,3 %
materiale ferroviario	7.000	8,8 %
autoveicoli e motori (compresi i micromotori)	7.000	8,8 %
trattori	3.000	3,7 %
elettromeccanica .	5.000	6,2 %
altre lavorazioni:		
San Giorgio e Filotecnica	6.000	7,5 %
stabilimenti vari macchine utensili, tessili, lavorazioni meccaniche, metallurgiche, carpenterie, fonderie	15.000	18,7 %

c) F. I. M. — Attraverso il fondo per il finanziamento dell'industria meccanica istituito con decreto legislativo 8 settembre 1947, n. 389, attualmente in fase di liquidazione (legge 17 agosto, n. 840, che istituisce il Comitato liquidatore del F. I. M. e decreto legislativo 15 marzo 1952, n. 114, che proroga al 30 giugno 1953 il termine per la liquidazione), lo Stato è venuto a trovarsi azionista o creditore di un cospicuo gruppo di aziende meccaniche private, tra le quali le più importanti sono:

Gruppo Breda: Società Breda, Milano – Cantieri Navali Breda, Venezia – Industrie Meccaniche Meridionali, Napoli (passata all'I. R. I. nel 1951).

Gruppo Caproni: Isotta Fraschini, Milano – Reggiane, Reggio Emilia – Aeroplani Caproni, Taliedo – Aero Caproni, Trento – C. E. M. S. A., Milano – C. A. B., Bergamo – A. V. I. S., Castellammare Stabia (passata all'I. R. I. nel 1951) – Fabbrica Nazionale Armi, Brescia.

Gruppo Tosi: Società Franco Tosi, Legnano – Cantieri Navali, Taranto.

Gruppo Piaggio: Cantieri Navali Riuniti, Genova – Ducati, Bologna – O. M. I., Roma – S. A. F. A. R., Milano – S. I. A. I. Marchetti, Varese – F. I. L. P., Torino.

Il F. I. M. risulta, al 31 dicembre 1951, detentore di azioni per il valore complessivo di lire 2.465.361.243; di crediti obbligazionari per il valore complessivo di lire 3.194.737.883; di crediti per finanziamenti per complessive lire 35.473.179.382.

Nel corso del 1951 è stato effettuato il passaggio dal F. I. M. all'I. R. I. delle interessenze possedute dal F. I. M. nel Mezzogiorno.

d) Demanio e altre. — Tra le aziende siderurgiche e meccaniche a partecipazione statale, fuori dei gruppi Finsinder, Finmeccanica e F. I. M., di gran lunga la più importante è la « Società Nazionale Cogne », mineraria e siderurgica, il cui capitale di 8 miliardi è interamente proprietà del demanio. La produzione siderurgica del gruppo « Cogne » nel 1951 è stata la seguente (in tonnellate):

ghisa 143.527;
acciaio 126.827;
leghe di ferro 11.643.

Infine, l'elenco delle aziende meccaniche a partecipazione statale si esaurisce con le seguenti quattro:

Siemens: capitale (milioni): 850; partecipante: I. R. I., S. I. P., S. T. E. T.; misura della partecipazione: totale (di cui I. R. I. 17).

Rejna: capitale (milioni): 225; partecipante: Finsider (Ilva); misura della partecipazione: totale.

O. M. S. A., Officine Meccaniche Siciliane S. A.: capitale (milioni): 75; partecipante: I. R. I., Banco di Sicilia; misura della partecipazione: I. R. I. 50 per cento, Banco di Sicilia 50 per cento.

Stabilimento meccanico Imola, della « Cogne ».

LE PARTECIPAZIONI STATALI NELLA INDUSTRIA MINERARIA FERRIFERA

Il modesto patrimonio ferrifero nazionale (valutato intorno ai 50 milioni di tonnellate) è in massima parte controllato direttamente o indirettamente dallo Stato attraverso le seguenti aziende:

Società Nazionale Cogne (demanio): gestisce le miniere di magnetite di Cogne e le miniere di antracite di La Thuile;

Ferromin (capitale 25 milioni, totalmente della Finsider): gestisce numerose miniere di ferro in Sardegna, nell'Elba, nelle provincie di Grosseto, di Brescia e di Bergamo ed è inoltre concessionaria delle principali miniere italiane di manganese, nelle provincie di Grosseto, Genova, La Spezia, Sassari;

Società Italiana Ernesto Breda (controllata dal F. I. M.): è titolare di varie concessioni minerarie nelle Alpi Lombarde (miniere Spiazzo e miniere Santa Barbara).

Inoltre il gruppo A. M. M. I. (Azienda Minerali Metalliferi Italiani – azienda di Stato) è tuttora titolare delle piccole miniere e dei permessi di ricerca inattivi di nichelio, molibdeno e tungsteno in Piemonte, Sardegna e Calabria, nonché di una piccola miniera di manganese, pure inattiva, nella isola di San Pietro (Sardegna).

Giova infine ricordare che la Società « Terni » (gruppo Finsider) gestisce il gruppo minerario di Spoleto (miniere di lignite turbo-legnosa), destinando la maggior parte della produzione ai propri impianti siderurgici.

SITUAZIONE E PROSPETTIVE DELL'INDUSTRIA SIDERURGICA E MECCANICA ITALIANA

1°) La produzione nel dopoguerra e il carattere strutturale della crisi.

La produzione metalmeccanica italiana alla quale le industrie I. R. I. partecipano, come è noto, in misura non indifferente, ha mantenuto sostanzialmente nell'anno 1951 l'andamento ormai caratteristico dal 1945 ad oggi.

Mentre la produzione cantieristica (alla quale le industrie I. R. I. partecipano in misura corrispondente all'80 per cento circa della capacità produttiva esistente in Italia) rimane caratterizzata da una depressione cronica e da una forte sottoutilizzazione nella capacità esistente, non sembra esistano prospettive qualsiasi di un incremento durevole della domanda di navi e di attrezzature navali.

Indici (I. S. T. A. T.) della produzione cantieristica (costruzione e riparazione navi) 1938 = 100

1948	81
1949	73
1950	66
1951	81
1952	75

La politica dello Stato e quella, ad essa subordinata, del gruppo I. R. I., è stata prevalentemente caratterizzata da una serie di provvedimenti parziali e sostanzialmente inefficaci a risolvere in termini organici il problema dello sviluppo dell'industria cantieristica. Anche le commesse concesse dal N. A. T. O. ai cantieri italiani, oltre a rappresentare un ulteriore allontanamento delle prospettive industriali di questo settore dalle reali esigenze dell'economia nazionale e della marina mercantile italiana, appaiono semplici palliativi nei confronti dell'entità della crisi che sovrasta la produzione cantieristica. La politica di licenziamenti e di smobilitazione perseguita dal Governo nei cantieri del gruppo I. R. I. rimane ancora l'unica attività conseguente della classe dirigente italiana in questo settore vitale della nostra economia.

Connessa alla crisi dell'industria cantieristica è la situazione produttiva dell'industria dedita alla fabbricazione di motori navali. In questo settore, nel quale le industrie I. R. I. hanno un'importanza praticamente decisiva (il 50 per cento della capacità produttiva per i motori Diesel), la produzione di motori Diesel medi e grandi registrava infatti nel 1951 un'ulteriore caduta rispetto all'anno precedente, mentre rimaneva notevolmente inferiore al livello raggiunto nel 1938.

Indici (I. S. T. A. T.) della produzione di motori Diesel — media mensile 1938 = 100:

1948	80
1949	88
1950	83
1951	80
1952	78

Rimanendo nel settore dei trasporti, la produzione di materiale rotabile e di mezzi di trazione per le ferrovie ha registrato nel corso del 1951 e nei primi mesi del 1952 un triste primato: è stato raggiunto il livello produttivo più basso del dopoguerra. Infatti la produzione del materiale destinato alle ferrovie dello Stato (produzione alla quale le industrie I. R. I. partecipano in misura pari a circa il 25 per cento della capacità produttiva esistente) è stata pari, nel mese di febbraio 1952, al 10 per cento del livello mensile nel 1938.

Indici (I. S. T. A. T.) della produzione di materiale mobile ferroviario destinato alle ferrovie dello Stato — media mensile 1938 = 100:

1948	202
1949	156
1950	91
1951	24
1952	12

Nel settore trattoristico, nulla sembra mutato rispetto al 1950. La produzione italiana si mantiene ai bassi livelli raggiunti alcuni anni or sono e non accenna ad una qualsiasi espansione. Essa rimane una delle più basse del mondo e certamente la più bassa (in relazione alle possibilità esistenti sul mercato agricolo) tra le produzioni europee. Anche in questo tipo di produzione l'incidenza delle attività delle industrie controllate dallo Stato (sopratutto in seguito alla istituzione del F. I. M.) è notevole. In base a calcoli approssimativi si può valutarle come pari al 20 per cento della capacità produttiva esistente in Italia. I trattori prodotti in Italia nel corso del 1951 si aggirano sui 7.000 circa. Questa cifra, se rappresenta un miglioramento rispetto all'anteguerra (quando però l'industria trattoristica aveva un peso irrilevante rispetto alla importazione) è lungi dall'esprimere un miglioramento qualitativo delle prospettive dell'industria trattoristica. Infatti permane in questo settore un'attività di tipo semiartigianale caratterizzata dalla molteplicità dei tipi e delle marche e dalla assenza di una produzione di serie.

Questo stato di cose, aggravato dalla concorrenza privilegiata dei gruppi produttori stranieri che esportano in Italia un quantitativo di trattori pari all'incirca al 50 per cento della domanda nazionale annua, accentua il distacco esistente tra produzione e mercato agricolo e spinge la industria trattoristica a cercare uno sfogo nell'esportazione, magari in mercati lontani e precarî come l'Australia, a condizioni evidentemente sfavorevoli e scoraggianti per un'industria che si trova ai suoi inizi come l'industria italiana.

Passando al settore delle macchine per l'industria, nel quale le industrie I. R. I. rappresentano circa il 15 per cento della capacità produttiva esistente (il 7 per cento per la sola produzione delle macchine utensili), si può rilevare l'esistenza di una situazione sostanzialmente analoga a quella riscontrata nel settore trattoristico.

La produzione delle macchine per l'industria e in particolare quella delle macchine utensili ha registrato, è vero, un lieve incremento nel corso del 1951.

Indice della produzione di macchine utensili (media mensile 1938 = 1000)

	1948	1949	1950	1951
Macchine utensili. . .	101	108	101	114
Macchine tessili . . .	164	186	150	146

Come si vede, però, la produzione delle macchine utensili è rimasta pressoché stazionaria (e tenendo conto del ristretto campo di rilevazione dell'indice I. S. T. A. T. per la produzione meccanica, tutto lascia supporre che la produzione in questo settore sia praticamente pari a quella dell'anteguerra), mentre la produzione di macchine tessili – che nell'anteguerra aveva una importanza molto inferiore all'attuale (sia come numero che come attrezzatura e capacità produttiva delle imprese) – ha registrato una caduta sensibile della produzione dal 1949 ad oggi.

La relativa vivacità che caratterizzava nel 1951 la produzione di macchine utensili (se si tiene conto che alla fine del 1950 questa industria attraversava una crisi grave ed era costretta a mantenere nei suoi magazzini circa otto mesi di produzione), non sembra però imputabile ad una ripresa qualsiasi della domanda interna di macchinario industriale. Il fattore prevalente e del tutto contingente che ha determinato questo incremento di produzione sembra essere stato invero una maggiore vivacità della domanda internazionale e l'aspettativa di commesse belliche da parte degli Stati Uniti. Due fenomeni direttamente legati allo sviluppo (ed alle sorti) della politica occidentale di riarmo. Infatti, se nel 1951 si è registrato un aumento di produzione, è possibile constatare un aumento delle esportazioni proporzionalmente molto superiore. Comunque si tratta di un fenomeno privo di prospettive sicure.

Nelle altre produzioni meccaniche di beni strumentali si riscontra una situazione di estrema pesantezza che diventa in certi settori vera e propria crisi. È il caso della produzione di caldaie e motrici a vapore nonché di motrici elettriche, settore eminentemente legato alla produzione cantieristica e al suo sviluppo, nel quale le industrie I. R. I. rappresentano una capacità produttiva pari al 50 per cento circa della capacità nazionale. È il caso della produzione di carpenteria e in particolare della produzione di apparecchi di sollevamento (nel settore della carpenteria le industrie I. R. I. rappresentano all'incirca il 20 per cento della produzione nazionale), è il caso delle apparecchiature elettriche, macchine e trasformatori, la cui produzione è assicurata per il 25 per cento circa dalle industrie I. R. I. È il caso finalmente per la produzione di pompe e compressori (settore nel quale le industrie I. R. I. assicurano il 15 per cento circa della capacità produttiva esistente) che ha incontrato nell'anno trascorso enormi difficoltà di collocamento sul mercato interno e che ha dovuto orientarsi verso le esportazioni, le quali hanno d'altronde registrato un trascurabile incremento.

Una valutazione più approfondita deve essere fatta per l'andamento della produzione siderurgica.

La produzione di ghisa e di acciaio ha registrato nel corso del 1951 e nei primi mesi del 1952 un incremento sensibile. Il gruppo Finsider e la società Cogne (i due principali gruppi produttori controllati dallo Stato) non sono stati esclusi da questa tendenza.

I fattori prevalenti di questo incremento della produzione siderurgica (particolarmente sensibile per la ghisa) sembrano doversi ricercare nella costituzione di scorte di acciaio e soprattutto di prodotti lavorati da parte delle imprese, in funzione dell'andamento sostenuto del prezzo del rottame sui mercati internazionali. Il peso notevole deve essere stato però esercitato dalla domanda di acciaio per costruzioni edilizie in funzione dell'aumento della produzione registrato in questo settore nel corso del 1951. E una certa pressione può anche essere stata esercitata da parte delle industrie produttrici di macchine utensili, in funzione delle tanto attese commesse americane e inglesi e dal timore di un ulteriore incremento del costo di produzione in seguito all'aumento del prezzo dell'acciaio.

Sono fattori che non esprimono comunque l'esistenza di un incremento della domanda di beni di investimento nel settore industriale e che lasciano impregiudicato il problema dell'avvenire dell'industria siderurgica italiana nel quadro dello sviluppo industriale della Nazione.

Questa situazione che noi registriamo nel settore metalmeccanico rappresenta l'andamento costante della produzione italiana di beni strumentali dal 1945 ad oggi. Si tratta di una crisi permanente, caratterizzata da una permanente sottoutilizzazione della capacità produttiva, da un ritmo disordinato di produzione, da una disoccupazione cronica ma crescente tra le maestranze delle industrie metalmeccaniche e, finalmente, dal decadimento economico di quelle zone che, essendo il centro dell'industria di base italiana, sono colpite direttamente dalla depressione e dalla smobilitazione delle attrezzature industriali.

Questa crisi strutturale che coinvolge prevalentemente l'industria italiana produttrice di beni strumentali è in stridente contraddizione con l'arretratezza dello sviluppo industriale e agricolo del nostro Paese e con le immense possibilità che deriverebbero, per la nostra industria siderurgica e meccanica, da un processo di intensa industrializzazione e meccanizzazione dell'agricoltura. È chiaro che in questi termini la creazione del mercato dell'industria metalmeccanica dipende dalla realizzazione di una politica che promuova sistematicamente l'attività economica nelle zone più arretrate del nostro Paese.

E questo solo fatto giustificherebbe la necessità di nazionalizzare l'industria metalmeccanica controllata e finanziata dallo Stato per permetterle di assolvere a quei compiti cui è chiamata un'industria di base in un'economia moderna.

Ma la contraddizione si manifesta anche nei riguardi del sia pur limitato mercato esistente, ossia nei riguardi delle possibilità immediate di incremento della domanda nazionale di beni strumentali, incremento scoraggiato nelle condizioni attuali dalla politica dei grandi monopoli e dalla politica disorganica e smobilitatrice della pubblica Amministrazione.

Le conseguenze immediate si manifestano nel decadimento tecnologico di buona parte dell'industria nazionale, costretta a lavorare con macchine e attrezzature arretrate, nel diffondersi di pratiche di sfruttamento nelle industrie monopolistiche e non monopolistiche, nell'arretratezza tecnologica della piccola e media industria, nella staticità della produzione agricola – staticità non ancora contrastata da una riforma agraria che non corrisponde, sia pure nei suoi

termini limitati, ad uno sviluppo della trasformazione fondiaria – nell'arretratezza, l'insufficienza e l'invecchiamento della nostra rete di trasporti terrestri e marittimi e finalmente nell'espansione del processo di vera e propria disindustrializzazione in alcune regioni del nostro Paese.

Questa la situazione di estrema gravità corrispondente ad altrettante possibilità offerte all'industria metalmeccanica di svolgere immediatamente una sua funzione decisiva nella ripresa dell'economia nazionale, se sorretta da una efficiente e sistematica politica di investimenti promossa dallo Stato.

2°) LE POSSIBILITÀ DI SVILUPPO NEI SETTORI FONDAMENTALI.

a) *Marina mercantile.*

Il recente inasprimento della congiuntura internazionale ha messo in luce l'importanza, per la stabilità e l'indipendenza di un'economia in fase di sviluppo, di disporre di una marina mercantile efficiente e capace di coprire in parte cospicua le esigenze di una politica di scambi a largo respiro.

La flotta mercantile italiana si dimostra tuttora assolutamente insufficiente alle esigenze della nostra economia, e ciò malgrado le importazioni privilegiate fatte dagli armatori italiani dai cantieri esteri e con finanziamenti da parte del Governo italiano.

La situazione è tale che un programma il quale approntasse i mezzi finanziari necessari all'effettuazione di nuove commesse ai cantieri italiani, avrebbe non solo l'effetto di mantenere in efficienza un'attrezzatura produttiva di primo ordine e di evitare un ulteriore aumento della disoccupazione colla conseguente dispersione di una preziosa manodopera specializzata, ma permetterebbe anche di assicurare alle industrie e ai mercati di consumo italiani un approvvigionamento più economico attraverso l'incremento della flotta mercantile mitigando così, entro certi limiti, l'incidenza dei prezzi internazionali sull'economia italiana.

Il progetto di legge presentato al Senato dal senatore Roveda rappresenta precisamente il tentativo di dare vita ad un programma di questo tipo.

b) *Ferrovie.*

Una situazione altrettanto preoccupante di quella vigente nel settore dei trasporti marittimi è riscontrabile nel settore ferroviario, nel quale la ricostruzione, lungi dall'essere compiuta, registra un preoccupante rallentamento.

Secondo i dati forniti dalle ferrovie dello Stato e dall'Istituto centrale di statistica, risulta che nel 1950 il parco ferroviario italiano comprendeva 2.299 locomotive a vapore (ferrovie dello Stato e concessionari) contro 3.261 nel 1938. Il numero delle locomotive elettriche attualmente disponibili, se registra un lievissimo incremento rispetto al 1938 (pari a sole 83 unità su un numero complessivo di 1.239 locomotive) non è certamente tale da coprire in modo funzionale il vuoto lasciato dalle 962 locomotive che non sono rientrate in servizio. Si registra, è vero, un certo incremento nel numero delle automotrici (618 unità nel 1950 contro 559 nel 1938) ma quest'incremento non è nemmeno tale da compensare la diminuzione del numero delle elettromotrici dell'anteguerra (il parco ferroviario italiano disponeva nel 1938 di 329 elettromotrici mentre ne disponeva di sole 250 nel 1950).

La situazione del parco ferroviario italiano per quanto riguarda la disponibilità di carrozze viaggiatori e carri-merci appare ancora più precaria. Mentre nel 1938 il parco carri merci ammontava a 135.853 unità, nel 1950 esso ammontava ancora a 107.350 unità. Il numero delle carrozze passeggeri è passato d'altra parte da 8.183 unità nel 1938 a sole 5.871 unità nel 1950. E l'andamento della produzione di materiale mobile ridottasi ad un volume pari al 10 per cento circa di quello nel 1938, nei primi mesi del 1952, lascia presumere che un tale quadro non abbia registrato sostanziali mutamenti dal 1950 ad oggi.

Il progressivo allontanamento della politica ferroviaria italiana dalle reali e immediate esigenze della nostra economia appare d'altronde tanto più grave se si tiene conto che l'aumento della popolazione e la ripresa del commercio interno del Paese hanno aggravato lo squilibrio già esistente tra domanda e offerta. Infatti, si pensi che dal 1938 ad oggi, mentre il parco ferroviario italiano risulta, come s'è visto, notevolmente ridotto, è aumentato il numero dei viaggiatori e delle merci trasportati per ferrovia.

Questo quadro sia pure molto sintetico della situazione ferroviaria italiana appare tanto più serio se si valuta l'immensità dei compiti che spetterebbero allo Stato in funzione di una politica di valorizzazione delle economie depresse attraverso l'espansione della rete ferroviaria. La rete ferroviaria meridionale è assolutamente inadatta a favorire una qualsiasi espansione dei traffici

e dell'attività industriale. All'opera di ricostruzione si deve aggiungere quindi l'opera di espansione della rete ferroviaria e della disponibilità dei mezzi di trasporto, se si vogliono creare in Italia e in particolare nel Mezzogiorno le condizioni strutturali per l'industrializzazione e per la creazione di un mercato nazionale unitario.

c) *Macchine utensili.*

Il consumo di macchine utensili da parte dell'industria italiana risulta estremamente basso e tale da fare ritenere che la produzione nazionale dal 1945 ad oggi abbia ricostituito soltanto in parte il macchinario distrutto. Sembra certo d'altronde che il processo di rimodernamento del macchinario (si calcolava, nel 1938, che per la sola industria meccanica il 75 per cento dell'intero macchinario esistente in Italia doveva essere rinnovato) abbia rallentato in modo irrilevante il processo di invecchiamento e di decadimento tecnico che caratterizza l'attrezzatura tecnica delle nostre industrie.

Si ricordi, inoltre, che l'attuale produzione dell'industria italiana delle macchine utensili si regge non su di una domanda crescente degli altri settori industriali nazionali ma sulla resistenza di una domanda straordinaria e provvisoria nei mercati esteri.

Esiste dunque un fenomeno d'invecchiamento dell'industria italiana, per non parlare del limitato sviluppo della meccanizzazione nelle piccole e medie industrie, che pone in modo urgente la necessità di potenziare la produzione di macchine utensili nazionali, e di predisporre contemporaneamente misure per il finanziamento del mercato industriale, in modo da raggiungere entro breve tempo una diminuzione del prezzo reale di queste macchine e da avviare rapidamente un processo di rimodernamento e di espansione dell'attrezzatura produttiva nazionale. Questa esigenza pare tanto più valida se si pensa ai problemi posti da una politica di industrializzazione del Mezzogiorno e all'enorme aumento della domanda nazionale di macchine utensili che una sua effettiva realizzazione comporterebbe. Sta comunque di fatto che un potenziamento della produzione delle macchine utensili e una politica che conteporaneamente permetta al mercato potenziale italiano di assorbire questa produzione, appare d'importanza vitale anche al fine di salvare questo settore fondamentale della nostra industria dalla prospettiva di un rapido decadimento.

d) *Trattori.*

È nota l'assoluta insufficienza del parco trattoristico italiano a sodisfare le esigenze di un'agricoltura moderna in Italia. Il numeró dei trattori esistenti in Italia dimostra l'estrema arretratezza del processo di meccanizzazione agricola del nostro Paese (66 mila unità nel 1951 contro 39 mila nel 1939).

Se si confronta il rapporto esistente in Italia tra gli ettari coltivabili e i trattori messi nel processo produttivo, con quello esistente negli altri Paesi europei, si può constatare l'estrema arretratezza della nostra agricoltura. Mentre infatti in Italia esiste nel 1951 un trattore ogni 210 ettari (un trattore ogni 395 ettari nel 1939), in Austria il rapporto è di 1 ogni 113, in Belgio di 1 ogni 142, in Francia di 1 ogni 156, in Svizzera di 1 ogni 25, in Svezia di 1 ogni 62, in Gran Bretagna di 1 ogni 23 ettari (fonte: *The European Tractor Industry in the Setting of the World Market*, United Nations Economic Commission for Europe, febbraio 1952).

Ma altre considerazioni valgono a documentare l'assoluta insufficienza del parco trattoristico italiano rispetto alle esigenze della produzione agricola e l'esistenza di un immenso mercato potenziale dell'industria trattoristica italiana. Infatti nel parco trattoristico di 66.349 nuove unità, esistenti in Italia al 31 dicembre 1951, esistevano molte macchine vecchie rientrate in servizio (circa 2.550) nonché un numero crescente di mezzi sussidiari che erano stati esclusi dal censimento del 1948 (12.439 derivate). Inoltre, la percentuale di macchine vecchie sempre meno adatte ad uno sfruttamento economico sul totale delle macchine disponibili aumentava considerevolmente. Molti trattori rendono poco, consumano molto e lavorano da dieci, venti e persino trenta anni. Queste stesse caratteristiche del parco trattoristico italiano impongono quindi non solo una sua espansione ma una sua sostituzione, almeno parziale, se si vuole farne uno strumento efficiente della ripresa agricola in Italia.

Un'altra caratteristica del parco trattori italiano è costituita dalla molteplicità dei tipi e delle marche che lo compongono, indice questo della estrema debolezza della produzione nazionale tuttora incapace di impostare una produzione di serie e della estrema debolezza del mercato di consumo nazionale costretto ad acquistare qualsiasi tipo o marca di trattore (entro certi limiti di potenza) italiano o straniero, in sola funzione del suo prezzo e della sua qualità. Alla fine

del 1948 il nostro parco trattoristico risultava composto di ben 58 marche diverse (di cui 38 straniere) e di ben 268 tipi (di cui 181 stranieri). Le 17.842 trattrici nuove introdotte nell'ultimo triennio appartengono a ben 70 marche (49 straniere) e 103 tipi (64 stranieri).

Queste sole considerazioni permettono di valutare l'importanza del compito che sta di fronte all'industria trattoristica italiana e alle immense possibilità di diffusione del trattore sul mercato agricolo italiano.

Questo mercato ha infatti bisogno non solo di espandersi, ma anche di rinnovarsi e di tipizzarsi in modo da conseguire una disponibilità efficiente di mezzi di produzione. Si tratta di produrre per incrementare il parco trattoristico, sostituire i vecchi tipi, razionalizzare la produzione e quindi tipizzare il parco trattoristico. Malgrado queste immense possibilità e l'urgenza del problema (si ricordi che la produzione agricola italiana, a differenza di quella delle principali nazioni europee, è rimasta statica in questo dopoguerra, mentre quella meridionale sembra avere registrato qualche regresso), la produzione trattoristica italiana, se risulta di volume maggiore di quella del 1938, copre il solo 50 per cento della capacità produttiva esistente in Italia (contro una produzione italiana pari a circa 8 000 trattori nel 1951 esisterebbe infatti, secondo la Commissione Economica delle Nazioni Unite, una capacità produttiva pari a circa 16 000 trattori annui).

La spiegazione di questa grave contraddizione risiede da un lato nelle caratteristiche del mercato agricolo italiano e dall'altro nella irrazionale politica d'importazione perseguita dal governo italiano.

Ma nonostante questi ostacoli è possibile raggiungere entro breve periodo una piena utilizzazione e persino un ampliamento della capacità produttiva esistente nell'industria trattoristica, mediante una politica economica organica da parte dello Stato (finanziamento del mercato di consumo, investimenti, politica di scambi funzionali con le esigenze del mercato interno, ecc.) di cui è presupposto la trasformazione del complesso minerario, siderurgico e meccanico dell'I. R. I. in un organismo efficiente direttamente controllato dallo Stato.

e) *Beni strumentali vari (motori, mezzi di sollevamento e di trasporto, pompe, compressori, utensileria varia, ecc.).*

Per la maggior parte dei mezzi di produzione, attualmente prodotti dalla industria metalmeccanica controllata dall'I.R.I. e non facenti parte delle categorie sopra nominate, si può rilevare che una espansione della loro produzione è generalmente legata o condizionata all'espansione della produzione e quindi del mercato dei prodotti principali sopra esaminati, oppure alla ripresa dell'economia industriale nel suo complesso nonché alla realizzazione immediata di alcuni provvedimenti di urgente necessità atti a risollevare l'industria e l'agricoltura meridionale.

La produzione dei motori marini (Diesel, ecc.) è direttamente legata allo sviluppo della produzione cantieristica. La produzione di motori elettrici è connessa allo sviluppo dell'industria elettrica e più generalmente allo sviluppo dell'industria e dell'agricoltura.

La produzione di pompe e compressori è direttamente condizionata, nella presente situazione, dalla rapida attuazione della politica di trasformazione fondiaria e di bonifiche che in parte almeno dovrebbe realizzare la Cassa del Mezzogiorno.

La produzione di utensileria è connessa con lo sviluppo della produzione e della vendita di macchine utensili. Per quanto riguarda invece la produzione di materiale di carpenteria e di mezzi di sollevamento e trasporto (grues, ecc.), il suo sviluppo è direttamente condizionato dall'avviamento di una politica organica di lavori pubblici tesa a potenziare i mezzi di comunicazione (ponti metallici, ecc.) e l'efficienza tecnica dei centri produttivi o commerciali (ricostruzione o rimodernamento delle attrezzature portuali, creazione delle favorevoli condizioni ubicative per centri industriali nel Mezzogiorno, razionalizzazione dei servizi di trasporto dalla ferrovia o dal porto all'officina, ecc.).

Concludendo, il mercato italiano dell'industria metalmeccanica esiste e offre grandi prospettive di espansione alla nostra industria di base, così come immediate possibilità di superare in termini non occasionali (con espedienti come le commesse) la crisi oggi in atto.

Le stesse difficoltà che impediscono un largo assorbimento da parte del mercato industriale italiano, le stesse caratteristiche strutturali della crisi che travaglia il processo di accumulazione nelle campagne e nell'industria, dimostrano d'altronde in modo evidente l'importanza e la assoluta necessità di un'industria efficiente controllata dallo Stato in base a criteri sociali, organizzata e diretta in modo tale da determinare una ripresa organica della produzione in tutti i principali settori della industria italiana, capace insomma di creare in Italia un mercato di beni strumentali.

SITUAZIONE E PROSPETTIVE DELL'INDUSTRIA MINERARIA FERRIFERA ITALIANA

Il patrimonio ferriero nazionale è stato sempre considerato dai gruppi industriali italiani come una riserva per le speculazioni di congiuntura. Le due punte massime della produzione si riferiscono, infatti, al 1918 (693.872 tonnellate) ed al 1941 (1.340.000 tonnellate).

È evidente che un patrimonio ferriero della misura di quello di cui dispone il nostro Paese (trascurando i piccoli giacimenti marginali di 30-40 milioni di tonnellate complessive) non può consentire forti produzioni, senza intaccare, in breve tempo, in modo decisivo, le nostre piccole riserve di minerale. L'*optimun* di produzione per la nostra industria estrattiva si può calcolare intorno a 600.000 tonnellate annue. Naturalmente a questa produzione dovrà accompagnarsi un serio, continuativo sviluppo delle ricerche, inteso ad assicurare sempre nuove masse di minerale per la coltivazione.

Una politica mineraria come quella praticata dai gruppi italiani è naturalmente restia all'impiego di capitali nelle ricerche. Ecco perché sostanzialmente, dal 1921 (epoca della prima seria indagine sulla consistenza del patrimonio ferriero nazionale, da parte del geologo Stella) il tonnellaggio disponibile è rimasto pressoché immutato. Le poche ricerche compiute in modo sistematico nei principali giacimenti (Cogne, Elba, Sardegna) sono state realizzate dallo Stato, attraverso un'apposita azienda I. R. I., la Rimifer, nel periodo immediatamente prebellico e nei primi anni del recente conflitto.

Il momento attuale è particolarmente favorevole alla ripresa dell'industria estrattiva nazionale. I forti prezzi del minerale estero, la difficoltà di approvvigionamento per la politica di scorte dei grandi produttori dei Paesi imperialisti, la rarefazione dei minerali accessori per la siderurgia sul mercato internazionale, dopo l'inizio del conflitto coreano, hanno costretto i gruppi minerari italiani a riesaminare le possibilità di sfruttamento delle modeste risorse nazionali. È in atto, nel quadro di questa nuova fase della nostra industria siderurgica, la riattivazione, da parte della Ferromin, di alcune miniere di ferro e di manganese abbandonate, sia nell'Italia peninsulare che in Sardegna.

Si presenta pertanto, con particolare gravità ed urgenza, il problema della ricerca.

La necessità di sviluppare la produzione, commisurandola alle effettive possibilità dei giacimenti, rende quanto mai attuale l'esigenza di un indirizzo unitario e di uno stretto coordinamento delle attività settoriali, in relazione con le effettive possibilità di alimentare economicamente ed in modo permanente l'apparato siderurgico nazionale. Anche il problema della ricerca non può essere visto correttamente che su scala nazionale, con metodi e mezzi di ampiezza tale da garantire l'effettiva risoluzione dell'annoso problema, ormai divenuto pressante per alcuni giacimenti (Elba, Grossetano), dove i metodi di rapina praticati fin qui nelle coltivazioni hanno portato all'esaurimento molto avanzato o pressoché completo delle riserve.

Le esigenze del settore strettamente estrattivo e di quello delle ricerche dell'industria ferrifera nazionale e il fatto che le rispettive attività interessano per lo più aziende statali o gruppi indirettamente controllati dallo Stato attraverso l'I. R. I., fanno considerare come urgente la riorganizzazione delle attività stesse in un azienda di Stato che unifichi in un complesso organico tutte le partecipazioni statali nei settori minerario ferrifero, siderurgico e meccanico. A tale azienda dovrebbero essere trasferite tutte le miniere di ferro, di minerali accessori della siderurgia e di altri minerali comunque impiegati nell'industria siderurgica, appartenenti ad enti, società o gruppi direttamente o indirettamente controllati dallo Stato, e tutte le altre miniere di altri gruppi minerari che non le coltivano o le coltivano non conformemente alle disposizioni della vigente legge mineraria. L'azienda in parola dovrà avere una *Sezione ricerche* alla quale dovrebbe essere assicurata, per almeno un quinquennio, l'*esclusiva* della ricerca di minerali ferriferi ed accessori per la siderurgia nel territorio nazionale e dovranno essere trasferiti i permessi di ricerca vigenti inattivi o comunque utilizzati in modo inadeguato.

L'INDUSTRIA METALMECCANICA DI STATO COME STRUMENTO DI UNA POLITICA ECONOMICA MODERNA

Tutti i problemi sopra indicati possono e debbono essere superati partendo dal settore della produzione, se non si vuole restare nell'ambito di un circolo vizioso che, partendo da un mercato sempre più ristretto, sempre più frazionato e più instabile, giunge ad una produzione sempre meno razionalizzata, sempre meno economica e sempre meno

moderna, così da aggravare ulteriormente la crisi del mercato industriale. Lo Stato ha in mano lo strumento per realizzare la rottura di questo cerchio di miseria crescente, che è anche l'origine di una crisi che presto o tardi (i palliativi come le commesse non durano sempre) travolgerà e porterà alla rovina l'industria di Stato: questo strumento è il settore dell'industria metalmeccanica da esso controllato, settore che potrebbe, nel quadro di una politica economica produttivistica, costituire il perno della ripresa economica italiana.

A tal fine è anzitutto necessaria una riorganizzazione dell'industria di Stato dal punto di vista finanziario e tecnico-produttivo. Si tratta di trasformare il complesso metalmeccanico controllato dallo Stato da quell'insieme ibrido di organismi industriali, gestiti in base a criteri privatistici ma mantetuti in condizione di permanente inferiorità nei confronti dei monopoli italiani e stranieri (anche se il contribuente italiano finisce per pagare il prezzo di questa politica ambigua della pubblica Amministrazione), come esso si trova ad essere tuttora, in un complesso industriale efficiente, di cui lo Stato sia direttamente responsabile, come deve essere responsabile di ogni strumento che direttamente gli consenta di raggiungere un'obiettivo della sua politica economica. Non si tratta quindi di gestire le industrie di Stato in base a criteri privi di ogni funzionalità rispetto alle esigenze dell'economia nazionale (i cosidetti criteri privatistici); ma, prendendo atto che questo complesso produttivo è patrimonio dello Stato italiano, si tratta di gestirlo con criteri consoni alle esigenze più profonde e alle prospettive più ampie dell'economia nazionale. La costituzione dell'Azienda Nazionale per l'Industria Siderurgica e Meccanica impegnerà quindi la pubblica Amministrazione:

a) a realizzare una divisione razionale del lavoro all'interno del complesso metalmeccanico di Stato, allo scopo di raggiungere rapidamente un elevato grado di specializzazione delle produzioni. Questa specializzazione deve essere raggiunta tenendo conto delle esigenze del mercato industriale e agricolo di carattere vitale per lo sviluppo dell'economia nazionale e per le quali l'intervento dell'industria di Stato potrà sembrare particolarmente opportuno, in relazione sia alla particolare debolezza del mercato, sia alla esistenza di manovre restrittive o di alti prezzi praticati dalle industrie monopolistiche private;

b) a promuovere, sulla base di questa specializzazione, una tipizzazione delle produzioni in relazione alle esigenze più diffuse del mercato italiano, in modo da permettere all'industria di Stato il raggiungimento di costi sempre più economici e in modo da favorire l'omogeneizzazione della domanda nazionale;

c) a realizzare, sulla base della specializzazione e della tipizzazione delle produzioni, una sempre maggiore funzionalità tra i varî settori produttivi e in primo luogo tra quelli principali del gruppo: ossia le industrie estrattive, le industrie siderurgiche e le industrie meccaniche.

Questo processo di riorganizzazione dovrà coincidere naturalmente con la elaborazione di un programma produttivo generale dell'Azienda, con l'elaborazione di programmi produttivi per i singoli settori industriali (minerario, siderurgico, cantieristico, macchine motori elettrici, macchine utensili, materiale mobile ferroviario, trattori agricoli) da esso dipendenti. Questo programma produttivo dovrà essere elaborato in considerazione:

a) delle prospettive collegate alla realizzazione di una politica sistematica della pubblica Amministrazione nei settori produttivi o commerciali da essa controllata (Ferrovie dello Stato, Finmare, industrie elettriche controllate dallo Stato, ecc.);

b) delle esigenze fondamentali e delle possibilità crescenti di assorbimento del mercato agricolo e industriale;

c) della capacità produttiva esistente e futura, ossia dell'incremento di produttività realizzabile attraverso l'attuazione di un programma di investimenti la cui elaborazione dovrà essere contemporanea a quella del programma produttivo;

d) delle esigenze particolarmente importanti dell'economia nazionale non soddisfatte o non soddisfatte a sufficienza dall'industria privata (anche se questa insoddisfazione provenisse da una particolare onerosità delle produzioni);

e) della possibilità di esercitare una azione di freno alle più acute ripercussioni della congiuntura internazionale sulla stabilità e sulle prospettive di espansione del sistema economico nazionale.

Una gestione delle imprese nazionalizzate assicurata in base a simili criteri potrà comportare, almeno nella fase iniziale della ripresa produttiva, un onere finanziario per il bilancio delle imprese stesse e quindi per lo Stato, tale da richiedere un intervento della

pubblica Amministrazione allo scopo di finanziare il sostentamento della produzione e la realizzazione dei programmi. Ma questo onere o questo *deficit* di bilancio aziendale non deve essere valutato come il costo reale di questa gestione. Il costo reale di una tale gestione deve essere valutato in base a criteri diversi da quelli adoperati dalle aziende private industriali. Si tratta insomma di confrontare i costi lordi della gestione delle imprese nazionali con i benefici realizzati non solo da queste imprese ma dall'insieme dell'economia, benefici che possono tradursi entro breve tempo in maggiori entrate per lo Stato e comunque in un più rapido incremento del reddito nazionale, benefici che possono concretarsi nella cessazione di altre spese che la pubblica Amministrazione è costretta a fare sia pure in dosi insufficienti (indennità di disoccupazione, finanziamento delle industrie deficitarie o in crisi, ecc.).

Se si valuta quindi la utilità effettiva di una gestione di questo tipo in termini di costi sociali e non di costi aziendali, appare chiara la sua opportunità e i benefici che essa è in grado di recare all'intera economia nazionale.

L'AZIENDA NAZIONALE PER L'INDUSTRIA SIDERURGICA E MECCANICA

Sulla base di queste premesse è stato preparato il presente disegno di legge per una efficiente riorganizzazione delle partecipazioni statali nella siderurgia, nella meccanica e nell'industria estrattiva ad esse collegata. A tale scopo è istituita l'*Azienda nazionale per l'industria siderurgica e meccanica* (A. N. I. S. M.) (articolo 1), avente personalità di diritto pubblico, con il compito di sviluppare la produzione siderurgica e meccanica nelle aziende da essa dipendenti, nelle quantità, nelle qualità e ai prezzi più adeguati alle esigenze dell'intero settore e dell'economia nazionale del suo complesso (articolo 5).

All'Azienda sono trasferiti gli interi capitali azionari delle società per l'industria siderurgica e meccanica, e di quelle per l'industria estrattiva ad esse collegata, cui lo Stato partecipa direttamente o indirettamente, indicate nella tabella allegata alla legge stessa (articolo 2).

Agli azionisti privati espropriati dallo Stato in conseguenza del predetto trasferimento all'Azienda dei capitali azionari, saranno corrisposte a titolo di indennizzo obbligazioni emesse dall'Azienda e garantite dallo Stato, all'interesse annuo del 5 per cento, per un valore nominale equivalente al valore corrente di borsa delle azioni alla data in cui tale valore non poteva essere influenzato da alcun particolare fattore di deprezzamento o di speculazione. Particolari garanzie sono previste per i detentori di piccole quantità di obbligazioni contro i rischi di eventuali svalutazioni, ai fini del rimborso delle obbligazioni (articolo 3).

Al trasferimento dei pacchetti azionari privati, e alla determinazione dell'importo dell'indennizzo si provvede con decreto del Ministro per l'industria e il commercio di concerto con i Ministri del tesoro e delle finanze (articolo 4).

L'Azienda avrà un fondo di dotazione iniziale costituito, in parte dai capitali ad essa trasferiti, in parte da un conferimento dello Stato (articolo 17).

La nomina del Consiglio di amministrazione dell'Azienda è attribuita al Capo dello Stato, in considerazione dell'importanza che l'attività dell'Azienda riveste nei confronti dell'intera economia nazionale, ed è prevista un'ampia composizione di tale organo amministrativo per poter assicurare che il Consiglio rispondâ a tutte le esigenze di interesse pubblico, di competenza tecnica e di responsabilità politica.

Per la piena realizzazione dei fini sociali e d'interesse pubblico dell'Azienda, è indispensabile la partecipazione dei lavoratori alla gestione: è pertanto previsto che, mediante opportuni accordi con le organizzazioni dei lavoratori, la direzione dell'Azienda provveda all'applicazione del principio sancito all'articolo 46 della Costituzione (articolo 5).

Pur conferendo all'Azienda personalità giuridica pubblica al fine di assicurarle massima libertà di movimento per la più efficiente attività produttiva, la proposta di legge non intende affatto sottrarre l'Azienda a controlli adeguati e compatibili con la natura delle sue funzioni. È pertanto prevista la nomina di un Collegio sindacale, con decreto dei Ministri per le finanze, per il tesoro e per l'industria e il commercio (articolo 8).

È prevista inoltre la vigilanza permanente del potere esecutivo, attraverso il Ministero per l'industria e il commercio, e del controllo parlamentare, attraverso un'apposita commissione eletta annualmente dal Parlamento (articolo 9). Oltre a ciò, il controllo parlamentare si eserciterà anche attraverso l'esame e la discussione del bilancio e del programma del-

l'Azienda, che devono essere allegati al bilancio dell'industria e del commercio. L'importanza e la portata innovatrice di questa norma merita di essere segnalata, in quanto essa sottopone all'esame e alla discussione del Parlamento non solo il bilancio e il conto economico dell'Azienda, ma altresì le direttive fondamentali della sua attività per l'esercizio futuro, che devono essere illustrate nella relazione presentata, unitamente al bilancio, dal Ministro per l'industria e il commercio (articolo 10).

Tra le disposizioni particolari, riguardanti particolari aspetti della istituzione dell'Azienda, la più rilevante è senza dubbio quella che dispone che i finanziamenti del F. I. M. attualmente in corso vengano assunti in gestione speciale dall'Azienda.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Azienda nazionale per l'industria siderurgica e meccanica.

È istituita l'Azienda nazionale per l'industria siderurgica e meccanica. Essa è persona giuridica pubblica ed ha sede in Roma.

ART. 2.

Trasferimento dei capitali.

All'Azienda nazionale per l'industria siderurgica e meccanica sono trasferite in proprietà tutte le azioni che costituiscono il capitale delle società per l'industria siderurgica e meccanica, nonché delle società per l'industria estrattiva collegate alle predette, alle quali lo Stato partecipi direttamente o indirettamente, indicate nella tabella *A* allegata alla presente legge.

ART. 3.

Indennizzo agli azionisti.

Il trasferimento all'Azienda nazionale per l'industria siderurgica e meccanica delle azioni di cui all'articolo precedente avviene mediante indennizzo.

L'ammontare dell'indennizzo è determinato moltiplicando il numero delle azioni di ogni singola società per il valore delle azioni stesse calcolate in base alla media delle quotazioni per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1952, detratto l'importo dei pagamenti effettuati agli azionisti dopo il 31 dicembre 1952 a titolo di distribuzione delle riserve o di rimborso di capitale, comunque avvenuto.

ART. 4.

Pagamento dell'indennizzo.

Il pagamento dell'indennizzo si effettua mediante rilascio agli aventi diritto, e dietro consegna dei loro titoli o rilascio di quie-

tanza a saldo, di obbligazioni liberamente negoziabili emesse dall'Azienda nazionale per l'industria siderurgica e meccanica.

Tali obbligazioni, fruttifere dell'interesse annuo del 5 per cento, sono garantite dallo Stato ed ammortizzabili entro 50 anni mediante sorteggio o riacquisto.

Le modalità relative alla loro emissione saranno determinate dal Ministro del tesoro di concerto col Ministro dell'industria e commercio; esse dovranno prevedere opportune misure al fine di garantire i detentori di piccole quantità di obbligazioni, contro rischi di eventuali svalutazioni, ai fini del rimborso delle obbligazioni stesse. L'indice del costo della vita dovrà essere assunto come termine di riferimento per le variazioni del valore della moneta. Da questo beneficio dovranno essere escluse le obbligazioni provenienti dalla trasformazione di azioni in possesso di società e di detentori di grandi quantità di azioni.

ART. 5.

Compiti dell'Azienda nazionale per l'industria siderurgica e meccanica.

Spetta all'Azienda nazionale per l'industria siderurgica e meccanica gestire i patrimoni ad essa trasferiti nell'interesse dello sviluppo dell'economia nazionale.

Sono in particolare compiti dell'Azienda nazionale per l'industria siderurgica e meccanica:

a) aumentare la produzione siderurgica e meccanica mediante l'ammodernamento degli impianti esistenti e la costruzione di nuovi impianti;

b) contribuire in misura determinante allo sviluppo dell'industrializzazione del Mezzogiorno e delle Isole;

c) determinare, per i principali prodotti delle sue attività industriali, prezzi rispondenti alle esigenze dell'industria e dell'agricoltura nazionale e della rete dei trasporti marittimi e terrestri;

d) promuovere e favorire, con misure appropriate, nei campi attinenti alla sua attività, la ricerca scientifica, la qualificazione professionale, l'istruzione tecnica e lo scambio scientifico con le industrie estere.

Allo scopo di assicurare la fattiva cooperazione delle maestranze e dei tecnici alla attuazione di questi compiti, l'Azienda nazionale per l'industria siderurgica e meccanica deve realizzare, entro un anno dalla sua costituzione, mediante accordi con le organizzazioni dei lavoratori addetti all'Azienda.

il diritto dei lavoratori stessi a collaborare alla gestione dell'Azienda, come sancito dall'articolo 46 della Costituzione della Repubblica.

ART. 6.

Consiglio d'amministrazione dell'Azienda nazionale per l'industria siderurgica e meccanica.

L'Azienda nazionale per l'industria siderurgica e meccanica è amministrata da un Consiglio di amministrazione composto da un presidente e 22 consiglieri, nominati tutti con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, sentito il Consiglio dei Ministri.

I consiglieri sono nominati:

quattro su designazione dei Ministri dell'industria e commercio, del tesoro, delle finanze, della marina mercantile;

uno su designazione del Consiglio nazionale delle ricerche;

tre su designazione delle Organizzazioni nazionali degli industriali;

uno su designazione dell'Organizzazione nazionale più rappresentativa dei commercianti;

uno su designazione dell'Organizzazione nazionale più rappresentativa degli artigiani;

uno su designazione dell'Organizzazione nazionale degli agricoltori;

uno su designazione dell'Associazione nazionale di assistenza e tutela del movimento cooperativo più rappresentativa;

sei su designazione delle Organizzazioni sindacali nazionali dei lavoratori più rappresentative;

tre su designazione effettuata mediante elezione su liste comprendenti un operaio, un impiegato amministrativo e un impiegato tecnico, dal personale delle aziende che passano in gestione all'Azienda nazionale per l'industria siderurgica e meccanica;

uno su designazione delle Organizzazioni sindacali nazionali dei dirigenti di azienda.

ART. 7.

Presidente dell'Azienda nazionale per l'industria siderurgica e meccanica.

Il presidente dell'Azienda nazionale per l'industria siderurgica e meccanica rappresenta l'Azienda nei confronti dei terzi e sta per essa in giudizio, nelle liti attive e passive. Convoca e presiede il Consiglio di amministrazione, compie gli atti di ordinaria ammi-

nistrazione ed esercita gli altri poteri e facoltà ad esso attribuiti dallo Statuto dell'Azienda.

ART. 8.

Collegio sindacale.

L'Amministrazione dell'Azienda nazionale per l'industria siderurgica e meccanica è controllata da un Collegio sindacale composto di 5 membri effettivi e 2 supplenti.

Tutti i membri sono nominati con decreto del Ministro del tesoro, di concerto con il Ministro per l'industria e il commercio.

I sindaci esercitano il loro mandato secondo le norme dettate dal Codice civile per i sindaci delle società per azioni.

ART. 9.

Commissione parlamentare di vigilanza.

Una Commissione parlamentare, composta di quattro deputati e quattro senatori, eletti dalle rispettive Camere secondo la procedura prevista dai loro regolamenti, esercita l'alta vigilanza sull'Azienda nazionale per l'industria siderurgica e meccanica.

Tale Commissione ha il potere di fare rilievi e trasmettere suggerimenti e proposte al Consiglio di amministrazione dell'Azienda per ciò che concerne la sua attività in rapporto alle norme della presente legge e allo statuto dell'Azienda.

ART. 10.

Vigilanza sull'Azienda.

L'Azienda nazionale per l'industria siderurgica e meccanica è sottoposta alla vigilanza del Ministero per l'industria e il commercio. Il bilancio dell'Azienda è presentato alle Camere in allegato al bilancio del predetto Ministero con una relazione la quale esponga anche le direttive fondamentali seguite e da seguirsi nell'attività dell'Azienda.

A cura dello stesso Ministero per l'industria e commercio è presentato alle Camere anche il conto economico dell'Azienda nazionale per l'industria siderurgica e meccanica.

ART. 11.

Statuto dell'Azienda.

Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro

per l'industria e il commercio e il Ministro del tesoro, entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente legge sarà approvato lo statuto dell'Azienda nazionale per l'industria siderurgica e meccanica, contenente tutte le norme necessarie al funzionamento dell'Azienda stessa.

Il regolamento di amministrazione della Azienda nazionale per l'industria siderurgica e meccanica sarà emanato con decreto del Ministro per l'industria e il commercio entro lo stesso termine di cui al comma precedente.

ART. 12.

Scioglimento della Finsider e della Finmeccanica.

Entro dieci giorni dalla nomina del Consiglio d'amministrazione dell'Azienda per l'industria siderurgica e meccanica, con decreto del Ministro per l'industria e commercio sarà disposto lo scioglimento delle società Finsider e Finmeccanica.

L'Azienda nazionale per l'industria siderurgica e meccanca subentrerà in tutti i diritti e in tutte le obbligazioni delle predette società.

Ai titolari di azioni di dette società spetta l'indennizzo a norma del precedente articolo 3.

ART. 13.

Devoluzione di finanziamenti.

È abrogato l'articolo 1 della legge 13 maggio 1952, n. 438, con cui viene prorogata al 30 giugno 1953 la gestione del Comitato liquidatore del fondo per il Finanziamento dell'Industria Meccanica (F. I. M.).

Gli stanziamenti ed i finanziamenti comunque disposti a favore del Fondo predetto sono devoluti all'Azienda nazionale per l'industria siderurgica e meccanica.

L'Azienda nazionale per l'industria siderurgica e meccanica provvederà, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, a formulare un piano organico di investimenti atti al risanamento delle aziende ad essa trasferite, indicate nella tabella *B* allegata alla presente legge.

ART. 14.

Modificazioni alle disposizioni per l'I. R. I.

Il Governo della Repubblica è autorizzato ad apportare allo statuto dell'Istituto per la ricostruzione industriale e alle altre

norme che lo disciplinano le modificazioni che si rendono necessarie per effetto della presente legge.

ART. 15.

Agevolazioni fiscali.

Gli atti compiuti dall'Azienda nazionale per l'industria siderurgica e meccanica nel primo triennio dall'entrata in vigore della presente legge per il conseguimento delle proprie finalità saranno soggetti soltanto alla tassa fissa minima di registro e ipotecaria e saranno esenti da ogni altro tributo.

ART. 16.

Finanziamenti.

Per il raggiungimento dei fini della presente legge è costituito un fondo di dotazione dell'Azienda nazionale per l'industria siderurgica e meccanica di 100 miliardi. Per tale fondo nel bilancio di previsione della spesa del Ministero del tesoro è stanziata la somma di 50 miliardi annui per gli esercizi 1953-54 e 1954-55.

ART. 17.

Abrogazioni di norme incompatibili.

È abrogata ogni norma incompatibile con la presente legge.

TABELLA *A*.

AZIENDE TRASFERITE ALL'AZIENDA NAZIONALE PER L'INDUSTRIA SIDERURGICA E MECCANICA

Finsider, Società finanziaria siderurgica – Roma.
Terni, Società per l'industria e l'elettricità – Roma.
I. L. V. A., Alti Forni e Acciaierie d'Italia – Genova.
Dalmine – Milano.
S. I. A. C., Società Italiana Acciaierie Cornigliano – Genova-Cornigliano.
Cornigliano s. p. a.
Ferromin e Ferralba.
Sidercomit, Cosild e Rifinsider.
Ferrotaie.
Montubi, Montaggi materiali tubolari – Milano.
C. O. F. O. R., Condotte forzate – Milano.
Coloniale Siderurgica – Milano.
George Shipbreaking Co. – Londra.
Cogne, Società Nazionale – Torino.
A. M. M. I. – Roma.
Finmeccanica, Società finanziaria meccanica – Roma.
Alfa Romeo.
Ansaldo.
Ansaldo Fossati.
Ansaldo San Giorgio.
Arsenale Triestino.
A. V. I. S. – Castellammare di Stabia.
Cantieri Riuniti dell'Adriatico (C. R. D. A.).
Compagnia Generale Impianti (C. O. G. E. I.).
Compagnia Italiana Marconi (C. I. M.).
Delta.
Fabbrica Macchine.
Filotecnica Salmoiraghi.
Industrie Meccaniche Meridionali (I. M. M.).
Industria Meccanica Napoletana (I. M. N.).
Marconi.
Metalmeccanica Meridionale (M. M. M.).
Microlambda.
Navalmeccanica.
Odero Terni Orlando (O. T. O.).
Officine di Pomigliano (A. E. R. F. E. R.).
Officine Meccaniche Ferroviarie Pistoiesi.
Opere Sociali Ansaldo Società Anonima. (O. S. A. S. A.).
O. T. O. – Le Grazie.
San Giorgio.
Società Commerciale Interscambi con l'Estero (S. C. I. E.).
Società Immobiliaria Ceriate.
Società Italiana Commissionaria Materiale Aeronautico (S. I. C. M. A. R.) – Roma.
S. P. I. C. A..
Stabilimenti di Sant'Eustachio.
Stabilimenti Meccanici in Pozzuoli.
Siemens – Milano.
Rejna.
O. M. S. S. A., Officine Meccaniche Siciliane S. A..
Termomeccanica Italiana.

TABELLA *B*.

Società Italiana Ernesto Breda per Costruzioni Meccaniche – Milano.
Cantieri Navali Breda – Venezia.
Fabbrica Automobili Isotta Fraschini – Milano.
Nuove Reggiane – Reggio Emilia.
C. E. M. S. A. – Milano.
Aero Caproni Trento – Trento.
Aeroplani Caproni – Milano – Taliedo.
C. A. B. – Bergamo.
Fabbrica Navale d'Armi – Brescia.
Ducati, Scientifica radio brevetti Ducati – Milano.
S. A. F. A. R., Fabbricazione apparecchi radiofonici – Roma.
S. I. A. I., Marchetti – Milano.
F. I. L. P., Fabbrica Italiana lime di precisione – Torino.
Società Franco Tosi – Legnano.
Cantieri Navali – Taranto.