

CCC.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 22 GIUGNO 1960

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LI CAUSI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE BUCCIARELLI DUCCI

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (Discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero, delle partecipazioni statali per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 (1980-1980-bis)	15051
PRESIDENTE	15052
BARBI	15052
MUSCARIELLO	15058
LAMA	15061
FERRARI AGGRADI, <i>Ministro delle partecipazioni statali</i>	15071
CANESTRARI	15072
RADI	15075
COLASANTO	15078
LAJOLO	15093
Proposte di legge (Svolgimento):	
PRESIDENTE	15051
PENAZZATO	15051
GARLATO, <i>Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali</i>	15051. 15052
ZURLINI	15052

La seduta comincia alle 9,30.

BIASUTTI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana di ieri.

(È approvato).

Svolgimento di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di due proposte di legge. La prima è quella di iniziativa dei deputati Penazzato, Gerardo Bianchi e Repposi:

« Provvedimenti a favore degli impiegati civili dello Stato appartenenti a ruoli organici ad estinzione » (2002).

L'onorevole Penazzato ha facoltà di svolgerla.

PENAZZATO. La proposta di legge riguarda gli impiegati civili dello Stato che non sono stati mai compresi nei provvedimenti a favore degli avventizi fuori ruolo, i quali ultimi in qualche modo hanno sistemato la propria posizione. Essa prevede di riservare, in caso di ampliamento dei ruoli organici o della istituzione di nuovi ruoli organici, una percentuale di posti a disposizione degli appartenenti a ruoli organici ad estinzione affinché anche essi possano entrare nei ruoli organici ordinari.

Confido che la Camera vorrà prendere in considerazione la proposta di legge.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

GARLATO, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Penazzato.

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa dei deputati Zurlini, Trebbi, Borghese, Macrelli, Martoni, Curti Ivano, Montanari Otello, Simonini, Preti, Armaroli, Bigi, Boldrini, Bottonelli, Borellini Gina, Cattani, Clocchiatti, Colombi Arturo Raffaello, Colombo Renato, Degli Esposti, Fogliazza, Gorreri Dante, Iotti Leonilde, Lama, Magnani, Montanari Silvano, Nanni, Pajetta Gian Carlo, Pajetta Giuliano, Ricca, Roffi, Romagnoli, Santi e Zoboli:

« Provvidenze in favore delle zone colpite dalle alluvioni, dissesti idrologici e calamità atmosferiche verificatisi nella regione Emilia-Romagna e nel territorio della pro-

vincia di Mantova a destra del Po dal 10 dicembre 1959 al 31 maggio 1960 » (2200).

L'onorevole Zurlini ha facoltà di svolgerla.

ZURLINI. La proposta di legge trae origine dalla necessità di fronteggiare le conseguenze di una situazione generale di dissesto che caratterizza la montagna emiliana. È noto che alluvioni, frane e smattamenti si sono verificati con allarmante frequenza in quest'ultimo periodo, provocando ingenti danni alle risorse economiche e produttive di larghe zone dell'Appennino emiliano e della sottostante pianura. Le più recenti manifestazioni di questo dissesto hanno riproposto, in termini di urgenza, il problema di concreti interventi per risanare i danni e per ripristinare la produttività in quelle vaste zone dell'Emilia-Romagna nelle quali il maltempo, con eccezionale gravità difficilmente registrabile altrove, ha ultimamente determinato estese e profonde devastazioni nelle colture, negli abitati, nella rete viaria e nelle opere pubbliche.

La drammaticità e l'eccezionalità della situazione e, quindi, l'urgenza di adeguate provvidenze, sono dimostrate da alcune cifre e dati significativi. I danni provocati dalle alluvioni e dalle frane che si sono verificate nella regione dal settembre 1959 al maggio 1960 ammontano, per il solo settore dell'agricoltura, ad oltre 14 miliardi e per il settore della viabilità ad oltre 4 miliardi. Con le rotture dei fiumi Senio e Santerno, verificatesi nei mesi di dicembre del 1959 e di febbraio del 1960, oltre 10 mila ettari di terre, di cui 2 mila a frutteto, sono stati allagati; altri 6 mila ettari sono stati sommersi dalle acque dell'Idice, del Savena e del canale Mavile nel comprensorio della bonifica renana. Dal 20 aprile al 4 maggio 1960, per ben 4 volte, il fiume Secchia ha esondato nelle campagne modenesi, reggiane e mantovane, allagando 14 mila ettari di terre tra le più fertili del nostro paese. In 6 mila ettari le coltivazioni sono state distrutte; gravi sono stati i danni a fabbricati rustici, a caseifici, alla sede viabile, agli impianti arborei, al patrimonio zootecnico, agli attrezzi e alle scorte. Oltre ai terreni di pianura allagati, si hanno in montagna — a causa di smottamenti e di movimenti franosi — migliaia di ettari di terreno coltivati o boschivi la cui produzione è andata completamente perduta.

Per quanto riguarda la viabilità, la situazione non è meno seria. Strade statali di grande importanza, come la Porrettana, da

Cerreto, quella del Brennero e la stessa via Emilia, hanno subito interruzioni più o meno prolungate. Numerose strade provinciali e comunali sono state gravemente danneggiate ed alcune di queste sono ancora oggi chiuse al traffico.

Credo che non vi possano essere dubbi che per l'Emilia e la Romagna e per il territorio della provincia di Mantova esiste oggi una condizione eccezionale di emergenza, che deve essere fronteggiata con altrettanto eccezionali misure, quali quelle previste dalla proposta di legge di cui ci stiamo occupando. Non credo di dovermi attardare oltre, perché si tratta di una situazione certamente nota.

Per quanto più particolarmente riguarda il carattere, le misure ed il relativo finanziamento della proposta di legge, mi rimetto alla relazione scritta.

In considerazione delle finalità della proposta di legge, considero doveroso chiedere alla Camera l'urgenza.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

GARLATO, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Zurlini.

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

Le proposte di legge oggi prese in considerazione saranno trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle partecipazioni statali per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 (1980-1980-bis).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero delle partecipazioni statali per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961.

Dichiaro aperta la discussione generale. Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Barbi. Ne ha facoltà.

BARBI. Mi pare giusto che si inizi questo dibattito esprimendo soddisfazione non solo per la relazione programmatica e per le di-

chiarazioni e le informazioni forniteci dall'onorevole ministro in Commissione, ma anche per l'azione svolta dal Ministero e per gli effetti che ne sono derivati e che anche dall'esterno abbiamo potuto percepire.

La ristrettezza del tempo disponibile non mi permette di esaminare i numerosi aspetti positivi dell'azione delle partecipazioni statali e l'onorevole sottosegretario non si meraviglierà se io impiegherò questo breve intervento per indicargli le cose che non vanno (o, almeno, che a me sembra non vadano come sarebbe necessario) e le cose che io penso si dovrebbero fare per contribuire a migliorare le condizioni economiche del popolo italiano.

Anzitutto una questione di fondo, sulla quale mi intrattenni a lungo l'anno scorso. I rapporti tra il Ministero, gli enti di gestione e le società operative: mi pare che siano stati impostati correttamente nella parte iniziale della relazione programmatica. E io sono lietissimo di vedervi accolte parecchie osservazioni e indicazioni che ebbi occasione di fare l'anno scorso. Devo anche dare atto che tutto lascia intendere che quella impostazione va passando, sia pure lentamente e faticosamente, dalle carte, dalle circolari, dai discorsi alla realtà concreta. Sarà merito del polso fermo del ministro, sarà la congiuntura economica particolarmente favorevole che ha facilitato molte cose, sarà che anche le teste più dure hanno cominciato a capire la sterilità di certi atteggiamenti di resistenza passiva o di ostilità: certo è che pare che le cose cominciano a camminare secondo la volontà del Parlamento e del Governo. Del che — ripeto — non si può non essere soddisfatti.

Ma va proprio tutto e sempre bene? No, certamente. Vi è ancora molto da fare lungo questa strada, che è poi la via maestra, la direttrice fondamentale di marcia da cui dipende ogni altra azione, ogni movimento, ogni sviluppo delle partecipazioni statali.

Io so che il ministro e il sottosegretario condividono questo mio rilievo e questa opinione e perciò confido che l'azione su questa linea sarà intensificata.

Io mi limiterò, a questo proposito, solo a qualche semplice indicazione. Per esempio, come vanno i rapporti tra il Ministero, l'I.R.I., la Finmare e le società di navigazione? Sento parlare di strani e complicatissimi sistemi di finanziamento, che mettono in gravi difficoltà le società operative e permettono, contemporaneamente e misteriosamente, alla finanziaria di navigare (è il caso di dirlo) in

acque buone; sì che anche quest'anno i dividendi degli azionisti sono stati considerevoli (il 7 per cento circa). È ben vero che in questo settore la situazione è complicata dal mancato rinnovo delle convenzioni; ma l'onorevole Tambroni ci ha annunciato, in Commissione, che tale questione sarà rapidamente risolta; e allora sarà anche più facile al Ministero delle partecipazioni statali mettere ordine in tutta la situazione delle nostre società di preminente interesse nazionale.

A questo proposito mi si permetta di ricordare quanto ebbi occasione di segnalare all'onorevole Ferrari Aggradi qualche mese fa. Nel rinnovo delle convenzioni e nello stabilire le nuove linee sovvenzionate, è doveroso tenere in considerazione quelli che secondo me sono gli interessi convergenti del Mezzogiorno d'Italia e della nostra industria cantieristica. È incomprendibile, almeno da parte mia, che si ventilino la soppressione delle linee della Tirrenia per il nord Europa in un momento in cui lo sviluppo economico del Mezzogiorno e l'entrata in vigore del mercato comune richiedono una intensificazione dei trasporti dall'Italia in genere, e in particolare dalle regioni meridionali, verso i mercati del mare del nord. Noi stiamo consigliando ai nostri produttori agricoli la trasformazione delle produzioni; e non vi è dubbio che nel sud aumenterà considerevolmente (sta già aumentando) la produzione ortofrutticola e agrumaria. D'altronde tutto lascia prevedere la materiale pratica impossibilità di adeguare i trasporti ferroviari alle nuove imponenti esigenze del commercio dal sud Italia al nord Europa. I trasporti aerei si incrementano, è vero, ma solo per alcuni prodotti pregiati e, per ora, per modesti quantitativi. Inglese, tedeschi, scandinavi, intensificano le linee commerciali con il Mediterraneo, mentre noi pensiamo a sopprimere quelle pochissime che abbiamo. Si dice che sono passive, e sarà anche vero. Ma lo sarà per la cattiva gestione, giacché le poche e vecchie navi adibite vanno e vengono sempre piene. Occorrerà quindi, evidentemente, migliorare la gestione, fra l'altro utilizzando meglio il personale che c'è e reclutando con più sani criteri il nuovo. A Napoli, specialmente per quanto riguarda il personale amministrativo, noi notiamo un'impressionante « sicilianizzazione » della Tirrenia. Il che in sé non sarebbe un fatto grave né scandaloso se il criterio della « compaesanità » non prevalesse su quello della capacità, se il criterio del nepotismo non prevalesse troppo spesso su quello dell'intelligenza e della competenza.

Ma occorre anche dotare la linea di navi adeguate alle funzioni che devono svolgere: navi-frigorifero o semifrigorifero per portare frutta e verdura, con attrezzature per poter ospitare un certo numero di passeggeri, specialmente durante la stagione turistica; dotate di velocità adeguata e con frequenza adeguata. Occorre soprattutto che la linea sia organizzata in modo da servire i grandi mercati di Londra, Anversa, Rotterdam e Amburgo secondo le loro esigenze di rifornimento, e cioè con una frequenza almeno settimanale.

A tale scopo occorrono evidentemente almeno quattro o cinque nuove motonavi di medio tonnellaggio, costruite *ad hoc*. Ed io non credo che la Fincantieri, nell'attuale congiuntura, rifiuterebbe una simile commessa; particolarmente la Navalmeccanica a Napoli sarebbe assai ben disposta a prenderla subito in considerazione.

Ecco perché, come ho detto, l'interesse dello sviluppo economico del Mezzogiorno coincide perfettamente, in questo caso, con quello della nostra industria cantieristica, che d'altronde va ad ogni costo incoraggiata, potenziata, protetta.

A questo punto mi sia permesso di insistere ancora una volta sulla necessità di un più consistente impegno dell'I.R.I. nello sviluppo dell'industria meccanica nell'Italia meridionale. Io apprezzo gli sforzi compiuti per uscire dalla fase degli smantellamenti e dei ridimensionamenti, necessari forse in alcuni casi, ma certo dolorosi umanamente e rovinosi economicamente per le zone colpite; apprezzo anche le prospettive di sviluppo per l'Alfa Romeo di Pomigliano d'Arco e per lo stabilimento ferroviario di Pozzuoli. Così pure mi è sembrata buona cosa il riordinamento della Finmeccanica, dopo il distacco del settore cantieristico. Però non ci vedo ancora ben chiaro o, più precisamente, temo una nuova... buggeratura per il Mezzogiorno.

A pagina 339 della relazione programmatica, dove si parla del riordinamento delle aziende meccaniche, che verranno riunite in quattro grandi complessi (automobilistico, elettromeccanico, ferroviario e delle macchine utensili), si precisa che « la piena responsabilità ed il controllo operativo dei singoli complessi saranno affidati alle quattro società facenti parte dei singoli gruppi, più importanti per proporzioni e per capacità tecnica ». Il che praticamente significa che « la piena responsabilità e il controllo operativo » nel settore automobilistico saranno attribuiti all'Alfa Romeo di Milano, nel settore elettromeccanico alla Ansaldo-San Giorgio di Genova, nel set-

tore delle macchine utensili alla Sant'Eustachio di Brescia, nell'industria ferroviaria verosimilmente alle Pistoiesi. In altri termini, tutte le industrie meccaniche dell'I.R.I. esistenti a Napoli saranno subordinate ad una capogruppo del nord, con tutte le conseguenze ovvie nel campo dei dirigenti, del personale, delle commesse, dello sviluppo e degli eventuali ridimensionamenti, ahimè già tanto amaramente sperimentati in analoghe situazioni di subordinazione. Il che non mi pare giusto né conforme a quella politica di sviluppo industriale del sud che le partecipazioni statali si sono impegnate a promuovere e a pilotare.

Penso e spero che sia ancora possibile rivedere tale ordinamento ed attribuire, almeno nel settore ferroviario, le funzioni di capogruppo agli stabilimenti meccanici di Pozzuoli, che poi non sono una nuova iniziativa ferroviaria in quanto assorbono le vecchia « Imam ».

Mi si permetta, poi, di dire che quanto si è fatto finora nel settore meccanico a Napoli non basta. Non basta per rispettare la legge cui ha fatto riferimento l'onorevole Colasanto nel suo ordine del giorno, ma soprattutto non basta per promuovere quella industrializzazione del Mezzogiorno che non vi sarà mai finché non sarà stato sviluppato adeguatamente il settore meccanico.

Ottime le decisioni per l'incremento della siderurgia e per lo sfruttamento industriale degli idrocarburi in Sicilia e in Lucania; buone le prospettive di sviluppo per la produzione di energia, sia nella tradizionale forma di energia idroelettrica e termoelettrica (cui provvede la S.M.E.), sia nel nuovo settore elettronucleare (cui provvedono la S.E.N.N. e la S.I.M.E.A.), sia nel settore dell'utilizzazione degli idrocarburi. Soddisfacente anche la prospettiva per lo sviluppo telefonico. Ma senza un nuovo grande impulso dell'industria meccanica tutto ciò non sarebbe sufficiente per imprimere all'industrializzazione del Mezzogiorno quel gran colpo di volano di cui ha bisogno.

È vero che l'onorevole ministro ci ha preannunciato (ne parla a pagina 385 della relazione programmatica) la « costruzione di un nuovo stabilimento per la fabbricazione di prodotti meccanici di qualità », ma sarà sempre una cosa di portata limitata. Mentre a Napoli occorre la grande iniziativa di vaste proporzioni e prospettive, che rappresenti per Napoli e per il Mezzogiorno continentale quello che la Fiat rappresenta per Torino e per il Piemonte.

Vi è questa possibilità? Esiste un settore nuovo e di tale importanza che possa essere proficuamente affrontato e sviluppato? Credo di sì, anche se esso è assai impegnativo e forse anche notevolmente rischioso: è il settore dell'industria aeronautica.

A Napoli vi è una certa tradizione in questo campo che risale all'anteguerra. Vi è un'industria I.R.I. creata *ad hoc*, l'« Aerfer » a Pomigliano d'Arco, ma ridotta, ahimè, in campo aeronautico a tentare qualche prototipo di piccolo apparecchio da guerra o a pure e semplici riparazioni. Eppure lì vi è un patrimonio umano di tecnici di valore che hanno fatto esperienze preziose in Italia e all'estero: ma è un patrimonio che ormai rischia di andare sciupato o disperso. Perché non dare all'« Aerfer » maggiori prospettive di produzione nel campo aeronautico? Perché non pensare a mettere l'Italia sul piano della competizione con altri paesi produttori di grandi apparecchi da trasporto?

Già oggi le società di navigazione aerea, per avere un quadrigetto, devono prenotarsi anni prima di poterlo ottenere. E non vi è dubbio che fra qualche anno l'impiego dei mezzi di navigazione aerea, sia per le persone sia per le merci, sarà enormemente incrementato. Si può dire che viviamo in un'epoca di transizione per quanto riguarda i trasporti, e ci avviamo rapidamente verso la prevalenza assoluta dei trasporti aerei sulle grandi distanze, almeno per le persone. Come non vedere che il mercato degli aeromobili è destinato ad una espansione colossale?

Una grandiosa fabbrica di apparecchi di trasporto per l'aviazione civile: ecco cosa attende Napoli dalle partecipazioni statali.

È rischioso? Può darsi; ma è un rischio che vale la pena di affrontare, perché se superato vittoriosamente aprirebbe la via ad uno sviluppo veramente determinante per la meccanica meridionale.

Anche la politica meridionalistica, dieci anni fa, era considerata rischiosa: e quanti soloni non pontificarono contro De Gasperi quando volle e varò la legge per la Cassa per il mezzogiorno? Dicevano che andava a buttare 1000 miliardi nel Mezzogiorno. Per questa impresa industriale — continuazione e coronamento degno della politica degasperiana — non occorrono mille miliardi, ma certo alcune centinaia. Capisco quindi bene il peso, la portata di ciò che chiedo; ma, onorevole ministro, se non lo facciamo in questo momento di congiuntura economica favorevole un tale sforzo, se non affrontiamo un tale rischio ora che il mercato finanziario offre tante possibilità

anche alle imprese di Stato, quando lo affronteremo?

Del resto, la Commissione speciale sta per approvare una legge particolare per risanare le finanze del comune di Napoli e per farvi importanti opere pubbliche, impegnandovi oltre 200 miliardi: ottima cosa (anche perché viene a porre riparo a gravissime carenze dello Stato unitario nei confronti della metropoli campana e del suo popolo, povero e sacrificato per decenni agli interessi dello sviluppo industriale del nord). Ma il vero male di Napoli sta nella inadeguata attrezzatura economica rispetto al grande numero dei suoi abitanti. E il vero rimedio sta in provvedimenti che — di per se stessi e con gli effetti che da essi necessariamente deriverebbero — siano tali da elevare le capacità produttive e quindi contributive della popolazione.

Anche per questo motivo, anche per non dovere fra qualche anno o qualche decennio tornare a studiare provvedimenti e leggi speciali per Napoli, anche per questo interesse politico economico generale, io insisto, onorevole ministro, perché la progettazione di un grandioso stabilimento aeronautico a Napoli sia seriamente messa allo studio e decisamente portata a realizzazione.

Si obietterà: ma allora il 40 per cento degli investimenti statali nel sud sarebbe superato di molto. Può anche darsi, ma per ora dobbiamo rilevare che quel 42 per cento indicato dall'I.R.I. a pagina 386 della relazione programmatica, è contestabile, ed io lo contesto proprio in base a quanto è scritto nella relazione ministeriale. Infatti quel 42 per cento risulta dalle percentuali degli investimenti I.R.I. in tutti i settori di competenza, ad eccezione delle autostrade e dei trasporti marittimi ed aerei, i cui investimenti la relazione programmatica dichiara « non suscettibili di localizzazione ».

Ma come è possibile non rilevare che la massima parte dell'autostrada del sole è stata e sarà eseguita nel centro-nord, sia per quanto riguarda il suo tracciato, sia soprattutto per quanto riguarda le più imponenti opere d'arte per l'attraversamento degli Appennini? E come non rilevare che gli investimenti per i trasporti marittimi vanno, in massima parte, al nord? Infatti, tre delle quattro società di navigazione della Finmare sono settentrionali per sede di armamento, per centri di affari, per equipaggi. E poi non è esplicitamente dichiarato che la massima parte delle costruzioni programmate sarà fatta tra Genova e Trieste? E dei 2.000 nuovi addetti all'Alitalia che verranno impiegati entro il 1963, di cui

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 GIUGNO 1960

si parla a pagina 399 della relazione, quanti saranno meridionali?

Per tutti questi motivi, onorevole ministro, mi pare che quel 42 per cento sia piuttosto fittizio, e che il Mezzogiorno rimanga ancora largamente creditore di interventi da parte dell'I.R.I.

Con ciò non voglio misconoscere i grandi passi fatti negli ultimi due anni; voglio solo affermare che lo spirito e la lettera della legge del 1957 richiedono ancora una ferma azione di guida e di persuasione da parte del Governo sugli enti di gestione e sulle finanziarie, perché l'attività delle partecipazioni statali sia pienamente rispondente alla politica meridionalistica che la maggioranza del Parlamento da anni ha indicato e voluto.

Tralascio altre osservazioni di dettaglio che la ristrettezza del tempo mi impedisce. Ricorderò solo la situazione dell'Ilva di Torre Annunziata ed esprimo la mia insoddisfazione per le notizie che il ministro ci ha letto in Commissione.

Non si è fatto un passo in avanti dall'anno scorso. Ma è possibile che il grande e lodevolissimo sviluppo generale della siderurgia promosso dall'I.R.I. non suggerisca alcuna nuova iniziativa che possa sostituire le attività che stanno per cessare nel settore della laminazione? Gli è che per chissà quali misteriosi motivi la Finsider intende ridurre lo stabilimento di Torre Annunziata al lumicino, per poi chiuderlo. So che anche il ministro non è soddisfatto di tali propositi e confido che egli vorrà personalmente porvi mano, per aprire nuove speranze alle già troppo provate maestranze torresi.

E veniamo a un argomento di carattere generale che continua ad essere oggetto di polemiche e di controversie: l'intervento dello Stato nella vita economica.

Anche recentemente in Commissione il collega liberale onorevole Alpino ci ha ricordato che il suo partito « è contrario a ogni intervento statale che vada al di là delle opere pubbliche e delle infrastrutture ed entri nel campo delle attività economiche vere e proprie, che deve essere lasciato solo all'iniziativa privata, guidata unicamente dal tornaconto ». E analoghi ammaestramenti ci sono stati somministrati anche nei giorni scorsi sul giornale degli industriali milanesi, *24 Ore*.

Orbene, a noi pare che tale concezione — che noi democristiani abbiamo sempre considerato errata anzitutto per motivi di principio — sia stata smentita anche dai fatti. Se lo Stato non fosse intervenuto nella ricerca e nella coltivazione degli idrocarburi, oggi gli

italiani (e gli imprenditori privati) non potrebbero utilizzare una ricchezza di notevoli dimensioni che la natura ha messo a loro disposizione. Se lo Stato non fosse intervenuto nello sviluppo della siderurgia, oggi l'Italia sarebbe costretta ad importare ingenti quantitativi di prodotti siderurgici semilavorati con un enorme peso per la sua bilancia commerciale e indubbio danno per l'economia generale e dei singoli. Altrettanto dicasi del settore dei fertilizzanti, in cui il provvido intervento dell'E.N.I. ha permesso una rilevante diminuzione dei prezzi, rompendo un odioso ed opprimente monopolio che appesantiva la già grama economia agraria.

È chiaro che taluni privati imprenditori di energia e di prodotti siderurgici o i dirigenti della Montecatini non possono aver gradito l'intervento dello Stato. Ma non è meno chiaro che il loro è il punto di vista di un interesse non solo particolaristico ma decisamente egoistico e dannoso per il normale sviluppo dell'economia generale del paese, per i legittimi interventi della grandissima maggioranza degli altri produttori e dei consumatori italiani. Aggiungasi che a noi pare quanto meno ipocrita l'atteggiamento di chi oggi critica l'intervento statale dopo averlo chiesto ed imposto ieri per affermarsi, per difendersi, per svilupparsi spesso ai danni di altri operatori e di altre regioni.

L'onorevole Alpino ricorderà certamente che il grande sviluppo industriale del suo Piemonte, e in genere dell'Italia settentrionale, si è verificato al riparo di un grosso ed assai discutibile intervento statale: le tariffe doganali della fine dell'ottocento; e che molti altri settori dell'industria settentrionale si sono sviluppati ad opera di altri discutibili interventi dello Stato, quali l'armamento dell'esercito e della marina militare e successivamente l'autarchia.

Interventi discutibili, perché non giustificati da moventi economici generali, ma solo dalle esigenze politiche di una esigua classe dirigente in cerca di appariscente prestigio, di effimera potenza, ma soprattutto di facili affari.

Noi invece crediamo e richiediamo che gli interventi dello Stato nella vita economica siano economicamente giustificati. Intervento dello Stato sì, ma nel pieno rispetto delle leggi economiche. Perciò non bisogna meravigliarsi se torniamo ad insistere perché le aziende a partecipazione statale siano poste a parità di condizione con quelle private, in tutti i sensi, positivamente e negativamente. Questo significa che bisogna eliminare gradualmente, ma

non troppo lentamente, le disparità fiscali, anche per togliere ai giornali confindustriali una delle più comode occasioni di quelle quotidiane ipocrite geremiadi che noi vi leggiamo.

Ma ciò significa anche che bisogna fornire alle aziende a partecipazioni statali uomini, capitali e mezzi tecnici tali da poter non solo gareggiare ma pilotare la gara economica. Intervento economicamente corretto da parte dello Stato, anche, e soprattutto, perché esso deve porre riparo alle tristi eredità lasciateci dal sistema liberal-capitalistico, il quale ha dimostrato la sua maggiore inefficienza nei momenti e nelle situazioni di difficoltà e di carenza economica. Chi non ha visto l'impotenza dell'economia liberale di fronte alle crisi cicliche che ne hanno costellato la non breve vicenda storica? Le situazioni di ristagno economico, di basso livello di costumi e di sovrapposizioni, la disoccupazione strutturale di talune nazioni come l'Italia, le condizioni di depressione e di inerzia qual è quella del nostro Mezzogiorno e di molte altre vastissime zone del mondo, sono ostacoli insuperabili con i metodi dell'economia classica. Anzi a rigore sono ostacoli che quegli economisti e quei politici non si proposero neppure di affrontare. Perciò quella concezione e quel metodo sono storicamente falliti, politicamente superati, umanamente condannati.

Noi abbiamo ritenuto di poter ovviare a questi gravi difetti e di poter affrontare e superare vittoriosamente quegli ostacoli senza adottare il sistema marxista della collettivizzazione e della pianificazione universale della vita economica e ricorrendo invece a un intervento razionalizzatore, operato dagli organi pubblici responsabili democraticamente del bene comune.

Tale intervento però non intende né sopprimere, né mortificare, né intralciare l'attività e l'iniziativa dei privati, ma anzi vuole spianarle la strada, facilitarne e stimolarne lo sviluppo. Questo è il motivo fondamentale per cui l'azione delle aziende a partecipazione statale deve inserirsi nella normale vita economica, muovendosi in parità di condizioni con le aziende private.

Ma questo è anche il motivo per cui l'intervento dello Stato deve essere sempre meglio programmato e tale programma deve essere sempre più chiaramente fatto conoscere a tutti gli operatori economici, a favore dei quali indirettamente, ma sostanzialmente, l'azione statale si esplica.

Su questa strada abbiamo fatto buoni passi negli ultimi due anni. Ma molto rimane an-

cora da fare. Ora, da qualche tempo, si parla di « piani regionali di sviluppo »: bene! Ma già da molte parti si sente richiedere « un centro, necessariamente pubblico, dove si definiscono — attraverso il piano — la natura e l'entità di sviluppo che si intende perseguire » (Sergio Vaccà, in *Mondo economico*, 1960, n. 19, pagina 15).

Vanoni aveva intuito e previsto ciò quando aveva preparato il suo schema. Da qualche anno molti di noi vanno chiedendo che il Governo dia corpo a quello schema, lo trasformi in piano di interventi, di orientamenti, di stimoli. Orbene, io penso che il Ministero delle partecipazioni statali non solo abbia una importante parola da dire su questo tema, ma possa molto operare per determinarne una esatta impostazione e una feconda soluzione.

E concluderò insistendo — come già ebbi occasione di fare l'anno scorso — su un problema che ritengo di massima importanza e, in un certo senso, pregiudiziale ad ogni altro che riguardi l'attività delle partecipazioni statali: il problema del personale, e particolarmente dei dirigenti.

Anche qui, anzitutto, un riconoscimento per quanto, almeno inizialmente, e come primo sforzo, è stato fatto e si sta facendo particolarmente per migliorare o preparare la formazione professionale delle maestranze. C'è anche da registrare una certa schiarita nei rapporti tra i dirigenti e personale dipendente: ma non pienamente soddisfacente e non dappertutto. Potrei elencare ancora numerose lamentele per modi di trattare non degni di un regime democratico; potrei indicare fatti che sembrano avvenuti in quei regimi cosiddetti comunisti dove i dirigenti delle aziende di Stato ritengono di poter disporre dei lavoratori come di schiavi.

Le ultime notizie in proposito mi sono state fornite pochi giorni fa a San Giovanni in Valdarno da parte di operai e impiegati di quello stabilimento Ilva.

Ma penso che l'interessamento personale del ministro e dei massimi dirigenti degli enti di gestione porranno rapidamente fine a questi intollerabili episodi. So bene le difficoltà: non è facile cambiare mentalità e abitudini di persone formatesi in un regime padronale e fascista. Perciò la mia fiducia la ripongo soprattutto nella graduale sostituzione della vecchia con la nuova classe dirigente.

E qui veniamo alla parte essenziale riguardante il personale direttivo: ottima cosa il centro di preparazione per dirigenti e le scuole residenziali e i corsi speciali (di cui a pagina 404 della relazione programmatica). Ma

voglio sperare che non si perderà l'occasione per fornire alle persone prescelte — accanto alla formazione tecnico-professionale, per altro importantissima — anche un adeguato orientamento pedagogico-sociale, affinché siano in grado di instaurare nelle loro aziende un sempre migliore clima di rapporti umani, e di evitare quegli errori psicologici che finora hanno tanto spesso avvelenato il clima di molte aziende I.R.I.

Desidero aggiungere ancora la richiesta che a tali corsi vengano chiamati giovani meridionali, affinché un po' alla volta l'attuale schiacciante prevalenza dei settentrionali alla direzione delle finanziarie e delle aziende a partecipazione statale — anche in quelle situate nel sud — venga corretta e riequilibrata.

Infine, penso che l'I.R.I. dovrebbe curare anche la formazione di personale particolarmente adatto per creare un'organica struttura commerciale. Mai come in questo momento, numerosi mercati europei ed extraeuropei, soprattutto asiatici ed africani, sono stati aperti alla nostra penetrazione economica. Tutti sappiamo che la cessazione dei regimi coloniali in tante parti del mondo e l'ostilità per gli antichi dominatori pongono l'Italia in condizioni favorevolissime, addirittura di privilegio. Ma la nostra attrezzatura commerciale è debolissima, in qualche posto quasi inesistente. Perciò ho appreso con vivo piacere l'approvazione dell'ordine del giorno Helfer per la trasformazione e l'incremento delle nostre rappresentanze commerciali organizzate dai Ministeri degli affari esteri e del commercio con l'estero.

Ma la vastità e la varietà delle imprese che dipendono dall'I.R.I. sono tali che un incalcolabile vantaggio deriverebbe alla singole aziende e all'economia generale del paese ove l'istituto organizzasse una adeguata struttura commerciale per lo studio dei vari mercati, per la propaganda dei nostri prodotti, per l'orientamento delle nostre attività produttive.

Ecco, onorevole ministro, alcune delle cose che riterrei opportuno vedere affrontate dalle partecipazioni statali e che mi sono permesso di indicare, come mio modesto contributo a questo dibattito sul bilancio del suo Ministero.

Ho avuto il piacere di constatare che parecchie delle cose che, in analoga occasione, dissi l'anno scorso sono state tenute in considerazione e attuate. Voglio sperare di avere anche questa volta la medesima fortuna, particolarmente per quanto riguarda la proposta del grande stabilimento aeronautico da impiantare nella provincia di Napoli. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Muscariello. •Ne ha facoltà.

MUSCARIELLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'attenta lettura dei bilanci dell'I.R.I. e dell'E.N.I. e della relazione programmatica degli enti autonomi di gestione suggerisce alcune osservazioni di fondo, le quali purtroppo non possono che confermare, e in un certo senso avvalorare, i rilievi che già altra volta, intervenendo nella discussione sul bilancio di questo Ministero, ebbi l'onore di svolgere in quest'aula.

Il primo di questi rilievi rimane sempre quello relativo alle riserve che il mio gruppo solleva circa la natura dell'intervento dello Stato nell'attività economica. A nostro avviso, lo Stato non può in nessun caso rinunciare alla sua naturale funzione di supremo regolatore, per trasformarsi in soggetto concorrenziale nella dinamica economica, e questo nostro convincimento, come è ovvio, nasce non già dalla preoccupazione di difendere interessi particolari, ma proprio dalla volontà di sottoporre ogni interesse singolo al controllo e alla tutela dello Stato, al fine di ottenere che siano impediti ogni prevaricazione, ogni favoritismo, ogni situazione di monopolio, assicurando invece la subordinazione degli interessi singoli al superiore interesse nazionale, di cui solo lo Stato è il legittimo portatore e il qualificato difensore.

Si legge nella relazione programmatica che la scelta fondamentale che sarebbe stata compiuta è quella di conservare al nostro paese un regime di economia di mercato, dando all'azione pubblica il compito di salvaguardarne le caratteristiche dalle deformazioni che possono minacciarlo e, nello stesso tempo, assegnando allo Stato anche il compito di un intervento diretto nei settori propulsivi, intendendo per tali quelli che, oltre i settori tradizionali delle opere pubbliche e di pubblica utilità, richiedono un determinato volume di investimenti capace di evitare strozzature e di garantire l'esistenza della grande industria di base che caratterizza una struttura industriale qualificata e diversificata e quindi progredita.

Ho citato quasi testualmente i concetti posti a base della relazione programmatica, per non travisarne il senso, che però resta ancora, malgrado gli sforzi elaborativi e la buona volontà che vi traspare, sostanzialmente nebuloso, in quanto il punto da chiarire rimane quello della possibilità di convivenza fra un regime di economia di mercato e la successione di massicci interventi diretti dello Stato, sia pure concentrati in particolari settori e

per determinati fini, quando i modi e le scelte di questi interventi non siano rigidamente chiariti.

Si tratta di un problema di fondo, che è insieme politico ed istituzionale, al quale mi sembra che sia stata offerta sino ad oggi più una soluzione di compromesso che una definitiva scelta: il compromesso del paternalismo incerto e malcauto fra una volontà di superamento degli schemi e dei canoni liberali e il timore ma insieme il pericoloso richiamo degli schemi e delle promesse collettivistiche.

Non è certamente questa discussione sullo Stato di previsione del bilancio delle partecipazioni statali la sede, e nemmeno l'occasione, perché si possa superare questo stato di compromesso, giacché il superamento investe problemi di così ampia mole che sono in sostanza i problemi politici dell'ora, quelli che incombono su questa legislatura e che, per la sua stessa definizione di governo d'affari, sono stati elusi dall'attuale formula politica che regge le sorti del nostro paese e che ci propone gli stati di previsione che dobbiamo esaminare. Ma per ciò stesso il rilievo rimane valido, e rimane legittima la volontà della mia parte politica di volere contribuire con le sue istanze e le sue determinazioni alla soluzione storica del problema e risulta anche motivato da ciò il nostro voto negativo, che vuole essere, come è, il rifiuto di contribuire al procrastinarsi degli equivoci e dei compromessi, su cui si regge la formula.

L'esame dei risultati conseguiti dagli enti di gestione, I.R.I. ed E.N.I., nell'anno passato e dei programmi per il quadriennio futuro giustifica e conferma il giudizio innanzi accennato.

Senza scendere alla disamina analitica degli atti e dei provvedimenti che sono serviti a migliorare l'assetto globale delle attività dei due enti e pur sottolineando con compiacimento la più ampia fonte d'informazione che è stata finalmente fornita all'esame del Parlamento, ritengo necessario sottolineare che la situazione si presenta deludente sotto i due profili che più di ogni altro avrebbero dovuto servire a documentare la positività degli interventi diretti dello Stato nel settore economico, e cioè quello più propriamente sociale e quello dello sviluppo del Mezzogiorno.

Dal punto di vista sociale l'occupazione di lavoratori nel gruppo I.R.I. ha segnato un aumento solo nel settore dei servizi, e precisamente nel settore dei telefoni, ma si tratta di aumento in gran parte fittizio, dovuto al fatto che vengono ora conteggiate anche le

unità lavorative, in numero di 10.332, comprese nei gruppi T.E.T.I. e S.E.T., che prima non appartenevano all'I.R.I.

Nel campo delle industrie manifatturiere, invece, si registra una riduzione dell'occupazione, particolarmente sensibile nel settore della meccanica, e ciò malgrado i notevoli investimenti complessivi.

Io mi rendo perfettamente conto che il riassetto su più sane basi economiche di alcune aziende del gruppo e la natura strumentale degli investimenti giustificano in parte tali risultati negativi, ma ciò non esime dal prendere atto di questo dato di fatto, al fine soprattutto di studiare i mezzi idonei per migliorare i risultati.

Sempre sul terreno sociale resta significativo il fatto che con il passaggio all'I.R.I. di tutte le aziende telefoniche si è proceduto ad un notevole aumento delle tariffe, che ha avuto indubbiamente un suo fondamento nelle ferree leggi economiche, ma che ammonisce anche i sordi più volontari a diffidare delle sirene collettivistiche e che rappresenta una ennesima smentita di tutte le demagogie.

Con riferimento al problema del Mezzogiorno, è noto che il divario fra il reddito medio al sud e quello al centro-nord è andato progressivamente aumentando specie negli ultimi due anni. Infatti, considerando l'ultimo decennio, le statistiche ci informano che nel triennio 1951-53 il reddito medio *pro capite* ebbe al sud un incremento del 17,6 per cento, mentre al centro-nord fu registrato un tasso inferiore, pari al 12,2 per cento.

Nel successivo quadriennio, dal 1954 al 1957, l'incremento del reddito medio segnò indici quasi uguali al sud e al centro-nord; nell'ultimo biennio, invece, quello 1958-59, si è registrato al centro-nord un incremento del reddito quasi doppio di quello verificatosi nel sud, sicché il divario fra le due Italie è nettamente aumentato.

Si tratta di dati estremamente gravi, che devono richiamare tutta la nostra attenzione, in quanto denunciano che il sud non ha partecipato ai risultati della favorevole congiuntura economica e che il processo di espansione dell'economia italiana, pur presentandosi con aspetto altamente positivo, continua ad essere pericolosamente minacciato dalla gravissima sperequazione esistente fra le due zone del paese in quanto, come è risaputo, il benessere del centro-nord non potrà poggiare su basi sicure fino a quando una metà del paese rimane sostanzialmente involuppata in uno stato di grave depressione.

Sarebbe certamente ingiusto trarre da queste constatazioni la semplicistica conclusione che, essendo, come si legge nella relazione programmatica, uno degli scopi della politica delle partecipazioni statali quello di partecipare, in misura preminente e determinante, alla politica di espansione economica del Mezzogiorno, i risultati sono al riguardo scoraggianti; sarebbe ingiusto in quanto, senza dubbio, le conclusioni non possono essere tratte dal valore assoluto dei dati statistici, ma devono tener conto di ciò che sarebbe stato ove fosse mancato qualsiasi intervento, e devono essere controllate con un rigoroso riferimento alle situazioni di partenza, alle ineluttabili leggi dei processi economici, alle gravissime difficoltà che occorre superare. Però, se deve essere rifiutata una conclusione sommaria e semplicistica, non può essere taciuto il rilievo che discende dalla amara constatazione dei dati innanzi ricordati, e cioè la denuncia che l'azione degli enti di gestione non ha fin qui contribuito nella misura attesa al processo di rinascita economica nel Mezzogiorno.

Di qui la legittima aspettativa di un'azione più efficace, onde il Parlamento stabilì di riservare al Mezzogiorno il 40 per cento degli investimenti industriali complessivi, e il 60 per cento di quelli destinati a nuove iniziative.

Di qui l'annuncio contenuto nella relazione programmatica, e da lei autorevolmente ripetuto, onorevole ministro, che nel quadriennio 1960-63 l'I.R.I. ha previsto nel sud un investimento di 443 miliardi, pari al complesso al 42 per cento degli investimenti programmati.

Pur non disconoscendo il significato positivo di queste programmazioni, non posso d'altra parte esimermi dal rilevare alcuni aspetti particolari del programma, che lasciano perplessi e dubitosi sulla sua efficacia.

Scendendo infatti all'esame dei singoli settori nei quali si è programmato di suddividere gli investimenti dell'I.R.I., ci viene denunciato che nel settore della meccanica la quota assegnata al Mezzogiorno si mantiene al di sotto del precettato 40 per cento, in quanto la previsione si è fermata sul 36 per cento del totale degli investimenti I.R.I. in tale settore.

Poiché è noto che le industrie meccaniche sono quelle nelle quali si registra il più favorevole rapporto fra investimenti ed occupazione operaia, il dato denunciato non può essere certo soddisfacente, ove si consideri la pressante esigenza sociale che, nell'accentuato

incremento demografico del sud, è rappresentata dall'alto numero di disoccupati e sottoccupati.

D'altra parte le industrie metalmeccaniche I.R.I. sono in gran parte concentrate a Napoli e nella provincia di Napoli, e la programmata attività dell'I.R.I. in questo settore dovrebbe costituire un punto vitale per la rinascita dell'economia partenopea, entro la quale la gravissima crisi della industria metalmeccanica di Baia, degli stabilimenti meccanici di Pozzuoli e delle officine meccaniche della Navalmeccanica, con la conseguente disoccupazione, ha rappresentato e rappresenta un fattore di depressione che ha inciso in misura determinante sulla intera cittadinanza.

Quanto esposto nella relazione programmatica circa i nuovi allestimenti nelle officine di Pomigliano d'Arco e la riorganizzazione dello stabilimento I.M.A.M. di Pozzuoli (con il relativo trasferimento in tale località delle omonime officine del Vasto) non sono altro che la tardiva riaffermazione di un'antica promessa, sicché — pur prendendo atto che finalmente tali programmi saranno realizzati — resta il fatto che nulla di nuovo ci viene annunciato; e poiché (come fu dimostrato, ed è inutile ripetere) il nuovo assetto delle preesistenti aziende non sarà nemmeno sufficiente ad assicurare un impiego di manodopera pari a quello esistente fino al 1957, resta assolutamente insoddisfatta la conclamata esigenza di un più efficace intervento, diretto ad assorbire almeno una quota della drammatica disoccupazione napoletana.

Secondo i dati pubblicati dalla Confindustria, nel 1959, in provincia di Milano, le ditte industriali impiegavano 388 mila dipendenti, mentre in provincia di Napoli gli addetti all'industria erano appena 21 mila. Poiché la popolazione delle due province è quasi uguale, la differenza documenta quanto sia necessaria un'azione di urto da parte dell'impresa pubblica per segnare l'inizio di una rinascita della vita napoletana; azione tanto più necessaria in quanto la via prescelta di interventi dello Stato, in concorrenza, nei settori base, con le imprese private, scoraggia gli investimenti privatistici.

Di tale azione d'urto nella relazione programmatica non vi è cenno, in quanto non può essere considerato tale il progetto di riordinare le industrie preesistenti, che è al massimo un sano progetto di risanamento aziendale, ma non ha certamente né le dimensioni, né il carattere di un'azione trasformatrice delle attuali deficitarie strutture.

È tempo che il Governo prenda atto della particolare situazione in cui, ogni anno di più, si va riducendo l'economia napoletana, persuadendosi di una verità che è inutile nascondere, e che deve essere denunciata con estrema chiarezza: nell'intero Mezzogiorno d'Italia si verificano, pur fra errori ed incertezze, e pur con ritmi insufficienti, fasi di progresso; soltanto a Napoli vi è, al contrario, un regresso costante, accentuato in questi ultimi anni di regime commissariale, privo di qualsiasi iniziativa, sicché la città ed il suo *hinterland* non hanno partecipato in nessun modo al processo evolutivo in atto nel sud e non hanno concorso ad utilizzare i vantaggi predisposti dalle leggi ordinarie.

La progettata legge speciale, per quanto vasto sia il previsto investimento di fondi per il risanamento del bilancio comunale e per l'esecuzione di opere pubbliche, non potrà restare che inoperante, ove non si agirà con corrispettiva larghezza anche al fine di favorire le iniziative produttive, chiamando in primo luogo l'I.R.I. e l'E.N.I. al soddisfacimento dei loro doveri.

Poiché, come ho detto, manca da parte dell'I.R.I. un effettivo programma di nuove iniziative e poiché nel programma dell'E.N.I. non vi è nessun accenno ad iniziative nella Campania, non si può che concludere che Napoli è la grande sacrificata ancora una volta. Da parte del nostro gruppo, fin dal 1954, fu presentato un vasto progetto che prevedeva, fra l'altro, la creazione di un cantiere a Baia, ma si è preferito un programma ridotto, come quello che ci è stato annunziato: di qui l'evidente nostro dissenso, nonché il nostro voto contrario.

Onorevole ministro, prima di concludere questo mio intervento, che riflette un po' quanto già ho avuto occasione di dire in precedenza, vorrei farle una raccomandazione: nella prossima costituzione del nuovo ente di gestione delle attività termali (ebbi già occasione di dirlo l'anno scorso), vorremmo almeno augurarci che si trovi occasione per un atto di giustizia verso Napoli. Oltre le terme di Castellammare (per le quali si dovrà procedere con la necessaria solerzia) e non meno di quelle fin qui sacrificate, vi sono le terme ed il complesso aziendale di Agnano. Si tratta di una delle località più antiche, ma anche più ricche di risorse naturali, il cui sfruttamento, se paragonato agli altri centri termali italiani, è certamente inadeguato, specie dal punto di vista della ricettività alberghiera e delle attrezzature.

Compito essenziale del nuovo ente di gestione dovrà quindi essere quello di provvedere al riassetto dell'intero complesso termale di Agnano, e vorrei pregarla di darci al riguardo, onorevole ministro, le necessarie assicurazioni.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Lama. Ne ha facoltà.

LAMA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, intervenendo sul bilancio delle partecipazioni statali per il 1960, desidero anzitutto dare atto all'onorevole ministro di alcuni passi innanzi compiuti rispetto alla situazione che dovemmo lamentare e criticare nel dibattito sul bilancio del 1959.

Non vi è dubbio che i documenti di fronte ai quali siamo posti in questa circostanza per svolgere la nostra discussione, e in particolare le relazioni programmatiche, consentono un dibattito più serio e più documentato di quello che potemmo effettuare negli anni trascorsi; non vi è dubbio che la materia delle partecipazioni statali è sistemata, questa volta, in modo più corretto e più razionale, consentendoci di discutere con maggiore cognizione di causa sulle singole questioni e sui vari settori; non vi è dubbio, ancora, che nella stessa sfera della relazione programmatica si riconosce una impostazione tecnica di un livello sufficiente.

D'altra parte, giudicando nel merito alcuni passi innanzi che si son compiuti rispetto all'anno passato, noi possiamo constatare con soddisfazione il fatto che, per esempio, l'impegno nei confronti del Mezzogiorno sia oggi più cospicuo, più precisato, meno nebuloso che nel passato, sia per l'impianto siderurgico di Taranto sia per il nuovo stabilimento petrolchimico di Gela, per la centrale termoelettrica di Carbonia e per le possibilità di sfruttamento del metano di Ferrandina.

Possiamo anche, contemporaneamente, constatare che gli impegni di intervento finanziario e di sviluppo produttivo nei settori della siderurgia e della produzione di energia elettrica, sia idrica e termica sia nucleare, rappresentano dei risultati interessanti.

Noi siamo felici di poter fare queste constatazioni, perché, in fondo, esse rappresentano anche un risultato di un impegno che noi più volte abbiamo chiesto a questo Governo e ai governi che lo hanno preceduto e sono il risultato di mobilitazioni imponenti di grandi masse di popolazione, soprattutto in centri tradizionali dell'industria a partecipazione statale del nord e in grandi plaghe

del Mezzogiorno; movimenti di massa che investono intere province e regioni, come Terni, Napoli e la Sicilia.

L'onorevole ministro rivendica il proprio impegno al riguardo: lo faceva anche qualche giorno fa in Commissione. Io voglio dir subito che noi non abbiamo nessuna ragione di misconoscere questo suo impegno. Dobbiamo però dire, contemporaneamente, che sarebbe velleitario da parte sua ritenere di riuscire, con tante forze contrarie a programmi seri di sviluppo economico nel campo delle partecipazioni statali, a risolvere, anche parzialmente, senza l'azione, la lotta e la mobilitazione dei lavoratori e di grandi masse, alcune grosse questioni relative allo sviluppo delle partecipazioni statali. Queste forze avverse ed imponenti esistono, infatti, all'interno e all'esterno del suo partito, e senza di noi, senza i lavoratori o, peggio ancora, contro i lavoratori, anche quello che è stato finora fatto (e, a maggior ragione, quel che si deve fare) non avrebbe potuto e non potrebbe esser fatto.

Del resto, l'onorevole Mattei, presidente dell'E.N.I., proprio tre giorni fa, domenica scorsa, a Gela, nella cerimonia tenuta per porre la prima pietra di quel grande stabilimento petrolchimico che si costruirà nei prossimi mesi in Sicilia, ha ancora (e autorevoli colleghi qui presenti potrebbero confermarlo) sottolineato le difficoltà, non tutte oggettive, che hanno dovuto esser superate per riuscire a far prevalere questo progetto di costruzione di un grande stabilimento in quel di Gela.

In sostanza, se in una certa misura si è andati avanti nella direzione di una politica di sviluppo, ciò è accaduto perché i lavoratori e le masse popolari hanno esercitato la loro spinta, senza la quale nessuno avrebbe potuto, anche se personalmente e intimamente lo avesse voluto, ottenere determinati risultati.

Non voglio qui soffermarmi a sottolineare determinate discrepanze che, anche a questo riguardo, abbiamo constatato nel passato e recentemente fra certi impegni ed orientamenti di dirigenti delle partecipazioni statali, in particolare dello stesso ministro, e posizioni di altri dirigenti delle partecipazioni statali ed in particolare del presidente dell'I.R.I. onorevole Fascetti. È un tema, questo (me ne rendo conto), delicato e non sempre facile a trattare; né io voglio mettere il dito su situazioni particolarmente sensibili. Credo però che sia nostro dovere, in sede di dibattito sul bilancio delle partecipazioni

statali, chiedere, per esempio, all'onorevole ministro che cosa egli pensi di quel punto, che è famoso ma non abbastanza, delle dichiarazioni che l'onorevole Fascetti consegnò al settimanale *Vita* il 17 dicembre 1959, dichiarazioni scritte e mai smentite, in cui, fra l'altro, è detto testualmente:

« Noi non dobbiamo subire le pressioni del Governo, del Parlamento, delle autorità locali. Noi dobbiamo imparare a dire di no. In fondo, quello che chiediamo è soltanto che ci lascino lavorare in pace ».

Non disturbare il manovratore », si diceva in altra epoca; ma queste parole dell'onorevole Fascetti — presidente dell'I.R.I. non per decisione divina, non perché quelle aziende sono le sue, ma perché incaricato di questo importante compito di fronte al Parlamento e al paese — queste parole, dicevo, richiamano singolarmente alla memoria la frase che ho citato.

Vi è un particolare di questi giorni, signor ministro, che in un certo senso conferma un giudizio di questo tipo sul presidente dell'I.R.I. Noi abbiamo svolto in Commissione un dibattito interessante (anche a giudizio del signor ministro) sulla politica delle partecipazioni statali. Nel corso di quella discussione, da parte di numerosi colleghi di varie correnti, è stata sottolineata, per esempio, la necessità di conoscere meglio gli impegni di politica dei prezzi delle aziende elettriche, in particolare della S.M.E., nel meridione d'Italia. A questo riguardo il ministro delle partecipazioni non ha fatto delle dichiarazioni impegnative; ma, il giorno successivo alla discussione fatta in Commissione su questo punto, l'onorevole Fascetti (lo hanno riportato i giornali e la radio) è stato ricevuto dal Presidente del Consiglio e gli ha comunicato che era intenzione dell'I.R.I. di determinare una certa riduzione delle tariffe per talune utenze della S.M.E.

Perché il ministro delle partecipazioni statali non ha dato questa notizia alla Commissione, che il giorno prima si riuniva per discutere anche di queste cose? Io credo che, se avesse potuto farlo, il ministro lo avrebbe fatto volentieri, perché, fra l'altro, questo sarebbe stato un modo concreto, anche se parziale, di dare soddisfazione a certe istanze che venivano avanzate da vari settori di questa Camera. Il ministro non lo ha fatto perché probabilmente non poteva farlo, perché forse non era informato, perché probabilmente l'onorevole Fascetti, che non è politicamente responsabile della gestione dell'I.R.I., di fatto dispone di questa gestione, anche in questi

campi così delicati della politica delle partecipazioni statali.

Ora, io credo che a queste considerazioni preliminari occorra aggiungere, in premessa, ancora un'osservazione critica che si riferisce alla politica generale delle partecipazioni statali e dello stesso Governo. Mi richiamo sempre alle dichiarazioni che il ministro ha fatto qualche giorno fa in sede di Commissione, definendo i fini delle partecipazioni statali e richiamando in questa materia concetti che già più volte egli aveva espresso alla Camera e anche fuori. Egli ha indicato in questo modo gli obiettivi della politica delle partecipazioni statali: attuare una politica di sviluppo, imprimendo una spinta al progresso economico del paese; operare nel senso dell'industrializzazione delle zone depresse e in particolare del Mezzogiorno; eliminare le strozzature e le situazioni di privilegio che di volta in volta possono verificarsi nel contesto economico nazionale. Ora ciò significa veramente (lo ha esplicitamente dichiarato lo stesso ministro) riconoscere alle partecipazioni statali una funzione autonoma rispetto alla grande industria e alle grandi concentrazioni finanziarie e riconoscere quindi, nella misura in cui ciò è necessario, anche una funzione antimonopolistica a questo strumento di intervento economico dello Stato nella vita nazionale.

Ebbene, in questo ambito, sotto il profilo della loro funzione antimonopolistica, le partecipazioni statali realizzano una politica soddisfacente? A questa domanda noi dobbiamo purtroppo rispondere negativamente. Siamo sostanzialmente di fronte ad una programmazione che prescinde dalla determinazione degli obiettivi concreti su cui deve puntare l'intervento economico dello Stato in termini di mutamenti qualitativi delle strutture economiche, mutamenti che costituiscono del resto lo stesso presupposto dell'intervento diretto nell'economia da parte dello Stato.

Il raggiungimento della massima efficienza di gestione, proclamato ad ogni passo nell'ambito delle partecipazioni statali, da premessa ovvia finisce per diventare un obiettivo a sé stante, indipendentemente dagli scopi cui deve servire quell'efficienza di gestione che, in queste condizioni, finisce con l'inquadarsi, senza contrastarle, nelle tendenze attuali dell'economia italiana, quali sono imposte dai monopoli privati. Si viene così a sanzionare la permanente subordinazione dell'intervento pubblico alla strategia dei monopoli privati dell'industria.

L'appello alle « leggi dell'economia di mercato » per giustificare le limitazioni che si oppongono alla programmazione delle industrie di Stato esprime in realtà questa tendenza: alla programmazione già imposta all'economia italiana dalla presenza dei monopoli (programmazione che non è né la nostra né quella del Governo) non si contrappone alcuna alternativa in termini di politica economica pubblica. Al contrario, l'azione delle partecipazioni statali viene ad assumere essa stessa, come del resto ha detto esplicitamente l'onorevole Fascetti, il significato di un dato, non di un intervento operativo allo scopo di modificare la situazione; in definitiva si vuole lasciare ampia libertà d'azione ai privati e dare loro la certezza che certi limiti non saranno valicati dall'iniziativa pubblica.

Sebbene apparentemente più avanzati, gli stessi criteri che sembrano emergere dall'impostazione del Ministero delle partecipazioni statali non sembrano, nei fatti, in grado di superare questa funzione strutturalmente subordinata dell'industria di Stato. La giusta sottolineatura della necessità di qualificare e di concentrare l'intervento economico pubblico nei settori propulsivi (sottolineatura ripetutamente fatta dal ministro) perde gran parte del suo valore nel quadro dell'accettazione fondamentale delle tendenze in atto nell'economia italiana, dominata dai monopoli. In queste condizioni, settori propulsivi diventano tutti quelli che sorreggono questo tipo di espansione, e solo quelli; ci si limita così ad intervenire dove è necessario perché non si creino strozzature in un andamento economico già determinato dalle scelte di investimenti e di mercato effettuate dai monopoli privati.

Anche gli investimenti massicci ed impegnativi (e che noi riconosciamo positivi) già compiuti o in corso nei settori siderurgico, energetico e chimico, possono avere o non avere un peso determinante nello sviluppo economico e per una politica antimonopolistica, a seconda del tipo di politica che questi strumenti debbano e possano servire.

Può essere, come qualcuno ritiene, una politica drastica di intervento sui prezzi il solo, o anche soltanto il principale, strumento attraverso il quale le partecipazioni statali qualificano il loro intervento nell'azione antimonopolistica? Senza voler minimamente sottovalutare l'importanza che, in una situazione economica come quella esistente nel nostro paese, può avere anche una auspicabile, seppure non ancora esistente, politica razio-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 GIUGNO 1960

nale nel governo dei prezzi fondamentali, io credo che nessuno possa sostenere, quando conosca appena le condizioni oggettive in cui si realizza lo sviluppo economico del paese, che l'intervento sui prezzi possa essere non dico il solo, ma anche il fondamentale, il principale modo di intervento dello Stato nella direzione di una politica antimonopolistica.

A nostro modo di vedere, insieme alle misure che occorrono anche nel campo della riduzione dei prezzi (e credo che in questa materia sia piuttosto necessario incoraggiare, invece di scoraggiare, l'onorevole ministro) devono essere valutati e analizzati i problemi della struttura industriale e del modo come le partecipazioni statali si pongono riguardo ad essa.

A nostro modo di vedere, per esempio, non si può dare un giudizio sulla politica delle partecipazioni statali del Governo senza veder che cosa è avvenuto e sta avvenendo in un settore fondamentale delle partecipazioni: mi riferisco all'industria meccanica. Questo (non mi stancherò mai di ripeterlo, perché è un mio convincimento profondo) è il settore che, nella situazione dell'industria nel nostro paese, ha oggi un rilievo dominante, poiché l'industria meccanica è la matrice di tutte le altre industrie: è il settore decisivo per lo sviluppo economico e per una lotta seria contro la disoccupazione, è il settore che ci può permettere, una volta che sia validamente stimolato, di attenuare i contrasti e le contraddizioni crescenti, purtroppo, che esistono tra il relativo sviluppo del nord e la situazione, ancora del tutto insufficiente come sviluppo economico, che si ha nel sud.

L'onorevole Ferrari Aggradi, a questo riguardo, si limita a riconoscere che la situazione dell'industria meccanica è meno soddisfacente di quella che si può verificare, e che tutti noi siamo concordi nel constatare, per esempio, nel settore della siderurgia e dell'energia. Va bene, onorevole ministro, ella non è completamente soddisfatto, mentre noi siamo del tutto insoddisfatti. Ma non si tratta di fare una questione di parole: occorre vedere se si prendono misure adeguate, se si è in grado e si ha la volontà di prenderle e come si intende procedere per fare in modo che il settore della meccanica pubblica diventi quello che deve diventare: lo strumento fondamentale, cioè, per una politica di industrializzazione del Mezzogiorno.

Se noi, per dare una risposta a questa domanda, cerchiamo di giudicare i dati che, nel bilancio delle partecipazioni statali, ven-

gono attribuiti alle varie voci di investimento, ci rendiamo subito conto, per esempio, che l'I.R.I., su un totale di investimenti di 334 miliardi per il 1960, ne destina 187 (cioè più del 50 per cento) ai servizi. Ho escluso dai servizi l'energia, perché non credo che si possa stabilire un confronto fra gli investimenti che si fanno nel settore dei telefoni e quelli che si fanno, per esempio, nel settore dell'industria elettrica.

Quali sono questi servizi? Sono le autostrade, i telefoni e così via. In sostanza, le partecipazioni statali assolvono, oggi in Italia, ai compiti che in altri paesi sono assunti da altri settori dell'amministrazione pubblica: dalle poste e telegrafi e dai lavori pubblici, per esempio. Per l'industria vera e propria, esclusi i servizi, l'I.R.I. spende meno della metà di quello che è il suo bilancio di investimenti.

Io non escludo, intendiamoci bene, che anche il servizio telefonico possa essere uno strumento di sviluppo; non escludo neppure il valore anche economico degli investimenti che vengono fatti nel settore delle autostrade. Però ognuno di noi credo possa facilmente convenire sul fatto che non vi è paragone, per quanto riguarda gli immediati risultati propulsivi, tra 80 miliardi investiti nel settore telefonico e un'analoga cifra investita in alcune grandi fabbriche moderne.

Con questo sistema, in sostanza, le partecipazioni statali coprono delle lacune di altre attività amministrative dello Stato, senza assolvere alla propria funzione istituzionale, che deve essere soltanto quella di dare incremento allo sviluppo economico e industriale del nostro paese. In sostanza, per il modo con cui l'onorevole Ferrari Aggradi interviene nella gestione delle partecipazioni statali, egli è per metà ministro delle partecipazioni statali, almeno come io le concepisco, per metà ministro dei lavori pubblici e dei telefoni e, per ora, interinalmente, anche ministro dei trasporti. Ma la sua funzione istituzionale, quella nella quale lo vorrei vedere davvero protagonista e dirigente, cioè quella di sentirsi uno degli uomini che devono intervenire nello sviluppo industriale del paese, con questo tipo di bilancio dell'I.R.I. egli la può assolvere soltanto al 50 per cento, in relazione al denaro che viene speso.

Ritornando ancora per un momento al settore della meccanica, sia nella relazione programmatica, sia nella relazione Gennai Tonietti, sia in generale nei programmi delle aziende a partecipazione statale, ci viene dato di constatare come in questo settore si pre-

vede di spendere, per il 1960, 20 miliardi, dei quali 12 attribuiti all'Alfa Romeo. Questo significa che nelle aziende meccaniche a partecipazione statale non si spenderà nulla nel corso di quest'anno. Tenete presente — e questo è un dato di fatto positivo che dovrebbe incoraggiare una politica di investimenti e non scoraggiarla — che il complesso delle aziende meccaniche a partecipazione statale, che nel 1958 registrava un *deficit* di circa 10 miliardi, per riconoscimento dello stesso ministro, espresso qualche giorno fa in Commissione, registra meno di 3,6 miliardi di disavanzo per il 1960, dovuto, se andiamo a valutare le situazioni aziendali delle grandi industrie meccaniche a partecipazione statale, all'incuria ed alle difficoltà costanti in cui queste aziende versano.

Non voglio citarle tutte, mi limiterò ad accennare all'Ansaldo meccanica ed alla Ducati.

In questo settore, poi, non ci si limita, come nel passato e con quei risultati che purtroppo conosciamo, a lasciare andare le cose per il loro verso, ma certi interventi sono fatti anche nel senso dello smobilizzo di determinate attività. Con quali criteri? Per fare che cosa al posto di quelle aziende che si cedono? E con chi si discutono questi provvedimenti che riguardano un bene pubblico?

Vi è qualcuno che sostiene, ed io credo con una certa ragione, che non tutti i settori interessino nella stessa misura le partecipazioni statali. Anch'io capisco che vi è una certa differenza tra il possedere una fabbrica che produce carta da parati o dischi fonografici o cose di questo genere e il possedere una fabbrica che produce prodotti siderurgici o grandi macchine utensili. Vi è differenza e vi è anche un interesse diverso da parte dello Stato a gestire questa piuttosto che quell'attività industriale. Ma ciò che occorre sapere è proprio questo: occorre sapere, in sostanza, quali sono i settori dell'industria, e in particolare dell'industria meccanica, nei quali lo Stato ritiene necessario e doveroso impegnarsi, non solo per difendere ciò che ha, ma per iniziare attività nuove e, quindi, per intervenire in modo più diretto e più sostanziale nella vita economica del nostro paese.

Noi, per esempio, sosteniamo la necessità di un piano di sviluppo della meccanica, in particolare della meccanica agraria, cioè dell'industria trattoristica, anche per agevolare un processo di ammodernamento delle nostre strutture agricole in tutta Italia e, soprattutto, nel Mezzogiorno del nostro

paese. E così per l'industria elettronica e delle macchine calcolatrici che sempre più entrano nell'attività produttiva in seguito al progresso tecnico. Sappiamo che oggi, in Italia e nel mondo, sono pochissimi i grandi gruppi che intervengono in questo settore determinante per il futuro dell'industria. In Italia, abbiamo un solo grande complesso che ha una produzione di monopolio nel settore delle grandi macchine calcolatrici. Io non parlo di quelle che sono piazzate nei bar, ma delle grandi macchine calcolatrici che operano nel processo industriale e concorrono a sostituire la manodopera in certe attività di controllo del processo produttivo.

Anche quello del macchinario elettrico ed elettro-nucleare è un settore che inevitabilmente si svilupperà ed anche in questo campo, quindi, noi rivendichiamo una iniziativa autonoma ed investimenti massicci da parte dello Stato.

Infine, vi è l'industria dei mezzi di trasporto, comprese le navi e i cantieri. Io non mi occuperò di questo settore (che pure è così presente all'attenzione di tutti noi perché esso, oggi, è uno dei pochi settori industriali in crisi nel nostro paese) giacché il mio collega di gruppo onorevole Adamoli ne farà oggetto del suo intervento.

Anche l'idea, non nuova, sostenuta brillantemente dall'onorevole Barbi per quanto riguarda il problema dell'industria aeronautica italiana, credo debba essere accolta. L'industria aeronautica in Italia ha avuto nel passato momenti di splendore. Ma oggi che cosa si pensa della possibilità di istituire in Italia un'azienda importante che produca aerei da trasporto civile? Questo, secondo me, è un interrogativo da proporsi nel quadro delle scelte che il Ministero delle partecipazioni statali ed il Parlamento devono compiere nel settore dello sviluppo dell'industria meccanica. Anche questa probabilmente è una delle questioni da esaminare.

Vi è infine — e questa è veramente un'idea che io coltivo da molto tempo — il settore della produzione dei medicinali. È un campo nel quale, come ella certamente sa, onorevole ministro, i costi non hanno nessuna relazione con i prezzi di vendita, nonostante tutti i comitati interministeriali dei prezzi che vi agiscono. Ella sa che nel settore della produzione farmaceutica, non solo persiste da tanto tempo lo scandalo che automaticamente i costi dichiarati dagli industriali sono moltiplicati per tre per formare il prezzo di vendita, ma si verifica veramente il miracolo della moltiplicazioni non dei pani, ma dei profitti:

ciò che costa dieci viene venduto dal farmacista a mille, cinquecento, seicento, senza che il consumatore abbia possibilità di difesa, in quanto, fra l'altro, egli non ha neppure il diritto della scelta tra cose equivalenti ed è il medico che si incarica di decidere per lui. Credo che un modo interessante di intervenire come agente calmieratore e moralizzatore in un settore non secondario dei nostri consumi potrebbe essere per le partecipazioni statali una impresa di produzione di medicinali, non di tutti, ma di quelli che hanno un più largo consumo, in modo che si possa determinare nell'intera produzione farmaceutica un risanamento rispetto alla situazione di speculazione che oggi domina.

Scusandomi di questa parentesi, ritorno al problema che mi sta a cuore. È evidente che per realizzare una politica di questo tipo occorrono miliardi, anche molti, per costruire fabbriche moderne e grandi, per battere il monopolio in questi settori importanti della nostra vita economica. Occorre in sostanza per l'industria meccanica un impegno del tipo di quello che è stato assunto negli anni trascorsi per i settori della siderurgia e della petrolchimica con un vero e proprio piano di sviluppo dell'industria meccanica; altrimenti anche gli investimenti che sono stati fatti in questi anni e quelli che saranno fatti in futuro nella siderurgia, nell'energia, ecc. vedranno ridotti in misura notevole i loro effetti.

I soldi vi sono, onorevole Ferrari Aggradi. Quella liquidità bancaria che l'anno scorso tutti lamentammo, anche se in misura un po' chino inferiore, continua ad esistere ed è stata solo in piccola parte assorbita dai nuovi investimenti. Non esiste in Italia — tutti sono pronti ad affermarlo — nessun pericolo inflazionistico. Noi ci troviamo, cioè, nelle condizioni più favorevoli per impegnare buona parte delle nostre disponibilità finanziarie in un settore così fondamentale per il futuro, in quanto esso è il moltiplicatore dello sviluppo economico del paese. Dobbiamo avere quindi più coraggio in questa direzione e dobbiamo fare, perché lo possiamo, molto di più.

Ho già espresso la mia opinione per quanto riguarda il modo di effettuare certi investimenti e i settori verso i quali questi investimenti dovrebbero tendere. Per ciò che concerne la loro localizzazione, sono d'accordo con quanto diceva giorni fa in Commissione il ministro, sono d'accordo cioè che con le partecipazioni statali non può farsi quella stessa politica che è stata fatta, e in una certa

misura ancora si continua a fare, nel settore delle infrastrutture tradizionali. Non si può fare cioè una politica frammentaria, la politica del pizzico di prezzemolo che può andare in tutti gli intingoli senza far male in nessun piatto e facendo bene in qualche piatto.

Riconosco che, per quanto riguarda le partecipazioni statali, occorre che siano effettuati degli investimenti concentrati in determinate località scelte opportunamente. Però, quali misure si pensa di adottare per favorire altre iniziative là dove si vuol creare questo centro di attività economica, così come si fa per Taranto con il quarto centro siderurgico, per Gela con lo stabilimento petrolchimico, per la Sardegna con la centrale termoelettrica e via di seguito?

I piccoli stabilimenti non verranno da soli, non nascono come i funghi attorno alla grande quercia che è il grosso stabilimento delle partecipazioni statali. Cosa si pensa di fare in sostanza a Taranto, a Gela, in Sardegna con lo sviluppo dell'A.M.M.I. e con la costruzione della centrale termoelettrica? Cosa si pensa di fare in connessione con il piano di rinascita della Sardegna? Cosa si pensa di fare a Gela nel campo delle materie plastiche?

E voglio qui ricordare la recente esperienza fatta in una mia visita in Sicilia. Credo che parecchi di voi, onorevoli colleghi, abbiano avuto analoghe esperienze.

Ho visitato in Sicilia, insieme ai componenti la Commissione Industria della Camera, numerose fabbriche modernissime, come la Montecatini di Campofranco, l'Akragas, la S.I.N.C.A., gli stabilimenti dell'A.B.C. e così via. In realtà si tratta di veri e propri grattacieli nel deserto. Se si passa in treno da Campofranco si nota la grande fabbrica della Montecatini illuminata, simile ad un'oasi di luce nelle tenebre. E si pensi che la stazione ferroviaria di Campofranco è illuminata a petrolio.

L'esistenza di queste grandi fabbriche non ha cambiato per nulla il contesto economico nel quale sono sorte, perché esse sono nate in quelle zone in quanto vi erano i sali potassici, lo zolfo, il petrolio. E se queste materie prime fossero esistite in cima al monte Bianco, sarebbero sorte ugualmente in quella zona. Queste fabbriche non sono sorte con lo scopo di determinare attorno a sé il nascere di molteplici e multiformi iniziative di carattere economico, e il loro sorgere ha creato in queste zone della Sicilia problemi nuovi e drammatici.

È evidente che un operaio che lavora, ad esempio, alla S.I.N.C.A. o in altra industria

non può più vivere nelle grotte, ha bisogno di vivere in un appartamento. Ma un appartamento viene a costare 15 o 16 mila lire, una somma che non può assolutamente spendere, dato che guadagna dalle 30 alle 32 mila lire al mese, provvedendo contemporaneamente al mantenimento dei numerosi figli, come molto spesso in quelle zone si può riscontrare.

Ebbene, cosa pensa di fare l'E.N.I. a Gela? Nel campo delle materie plastiche e delle resine sintetiche vi sono esempi interessanti in certe zone del nord Italia.

Certi fenomeni che si sono avuti, per esempio, in provincia di Varese proprio intorno ad un settore come quello delle materie plastiche potrebbero essere interessanti da studiare, onorevole ministro, perché è chiaro che se l'E.N.I. produrrà a Gela unicamente per esportare dalla Sicilia, e non si porrà esso stesso il problema di determinare nuove iniziative economiche in connessione con questa sua grande fabbrica, in una grandissima misura le conseguenze positive che il nascere di quella grande fabbrica dovrebbe avere per l'economia siciliana finirebbero per svanire.

Occorre perciò prevedere in tempo queste cose e provvedere in tempo a predisporre quei piani di industrializzazione indispensabili per evitare che ci si ritrovi poi, fra un paio di anni, nella condizione che noi oggi dobbiamo deprecare per quanto riguarda, almeno, gli esempi che io poco fa ho citato.

Che cosa fa, per esempio, l'I.R.I. nei riguardi dell'I.S.A.; come pensa di intervenire e con quali risultati? Come pensa di facilitare con una propria iniziativa non solo nel campo finanziario, ma anche in quello dell'aiuto tecnico, e così via, il sorgere di altre iniziative attorno alle proprie?

Questi sono problemi fondamentali delle zone del Mezzogiorno dove le partecipazioni statali hanno in corso nuove iniziative di carattere industriale. Ma sono problemi fondamentali per tutto il nostro paese là dove le partecipazioni statali abbiano delle proprie attività economiche.

Per quanto riguarda il Mezzogiorno, gli investimenti del prossimo quadriennio saranno di 763 miliardi, di cui, come al solito, oltre il 50 per cento in opere di pubblica utilità. Per l'industria meccanica e manifatturiera la sola nuova iniziativa è quella, a cui si riferiva poco fa l'onorevole Barbi, della fabbrica per prodotti meccanici di qualità. Ora, definire un nuovo stabilimento « per prodotti meccanici di qualità » è un modo di non definirne affatto la qualità, perché bisogne-

rebbe sapere quali sono i prodotti meccanici di qualità. Possono essere tutti di qualità i prodotti meccanici, dalle automobili fino ai bambini fino alle navi. Ciascuno nel proprio settore possono essere tutti di qualità. È un eufemismo questo per non dire quello che si vuole. Onorevole ministro, non voglio fare una critica a questo fatto specifico. I problemi dello sviluppo industriale in una zona economica come quella del Mezzogiorno, problemi ai quali si accompagnano così grosse questioni sociali di lotta contro la disoccupazione, di riequilibrio nei confronti del nord, ecc., non possono essere affrontati con una fabbrica — che è allo studio — per prodotti meccanici di qualità.

E per quanto riguarda la Calabria, per Ferrandina che cosa si farà? Noi abbiamo letto qualche tempo fa una specie di *ukase*, se si può chiamare così, del presidente dell'E.N.I. ai privati, i quali pretendevano di avere il metano a prezzi antieconomici, assurdi, per intraprendere iniziative che poi tra l'altro avrebbero dato pochissima occupazione. Ora, le scadenze di quell'*ukase* sono prossime. Mi pare che i tre mesi sono sul punto di terminare. Che cosa si pensa di fare per quanto riguarda il metano di Ferrandina, sia nella zona dove è localizzato il gas sia nella zona circostante? È stato detto che sono previsti investimenti per quanto riguarda appunto i metanodotti che dovranno portare il metano dal giacimento a certe zone economiche limitrofe. Occorre vedere anche, come iniziativa di industrializzazione autonoma da parte dell'E.N.I., che cosa si pensa di fare di questo grosso ritrovamento metanifero.

E in Sicilia si resta fermi a Gela, mentre si cede la O.M.S.A., che è l'unica fabbrica meccanica, almeno per quel che so io, che le partecipazioni statali possiedono in terra di Sicilia.

E a Napoli che cosa si pensa di fare per l'I.L.V.A. di Torre, per le Cotonerie meridionali, che restano tuttora in una situazione di estrema difficoltà?

In sostanza, pensiamo che per il Mezzogiorno occorra predisporre un piano di investimenti aggiuntivi, che faccia perno soprattutto sull'industria meccanica e sull'industria manifatturiera. La politica delle tariffe e dei prezzi, dalla benzina all'energia, dalle materie plastiche all'acciaio, ai concimi è una politica che deve essere continuata. Anzi, per quanto riguarda, ad esempio, i concimi, finora tale politica è stata attuata troppo tiepidamente da parte dell'E.N.I., dal momento

che tutti sanno — e lo stesso presidente dell'E.N.I. lo ammise qualche anno fa — che i costi di produzione dei fertilizzanti derivati dal metano, anche senza la catena produttiva collaterale della gomma sintetica, sono assai al di sotto di quelli che potrebbero giustificare gli attuali prezzi dei concimi azotati.

Dunque, come dicevo, nel settore dei prezzi occorre intervenire ancora; ma qualsiasi misura possiamo attuare in questo campo, non sarà mai sufficiente per determinare, come partecipazioni statali, un intervento efficace nella vita economica in rapporto a quei mastodonti dell'industria di fronte ai quali ci si trova.

D'altra parte questa politica di sviluppo economico, che continuiamo a rivendicare, si appalesa particolarmente urgente se poniamo mente alla situazione economica generale nella quale questo intervento dovrebbe aver luogo. Ci troviamo infatti in una situazione di favorevole congiuntura, passata la quale, se non staremo attenti, ci troveremo peggio di prima, soprattutto nell'industria meccanica. E chi concepisca le partecipazioni statali come uno strumento duraturo che domini le procelle e i favori della congiuntura, per determinare gli orientamenti della struttura economica, anziché come una paglia o una barchetta in balia delle acque di un'oceano tanto più grande e più potente di essa; chi concepisca in questo modo le partecipazioni statali, non può respingere questi nostri argomenti. Non li può respingere in generale, né li può respingere in particolare, in quelle zone economiche dove le partecipazioni statali sono responsabili di fronte all'intera popolazione e per l'intera economia. Penso alla Liguria, a Trieste, a Gorizia, a Napoli, a Terni e così via, cioè a quelle zone nelle quali le partecipazioni statali sono la prevalente o addirittura l'unica fonte di lavoro e di guadagno per tanta parte della popolazione residente.

Vorrei ora occuparmi di un'altra delle questioni che a mio avviso sono decisive per giudicare la politica delle partecipazioni statali: mi riferisco al modo in cui le aziende pubbliche concepiscono i loro rapporti con il personale. Non è, questo, un problema secondario, né problema di interesse sindacale, poiché non vi è dubbio che esiste una relazione tra il modo in cui i lavoratori sono trattati, e di conseguenza fra il modo in cui i lavoratori giudicano l'attività di produzione a cui essi sono preposti, e i risultati che si realizzano nella produttività, nel rendimento del lavoro e quindi nei costi.

Le partecipazioni statali hanno una grande fortuna che finora esse non hanno valutato nella sua pienezza: dispongono di lavoratori fra i migliori che esistano in Italia, dispongono di gente che vuole lavorare, vuole produrre, che fa lo sciopero perché non lavora e magari è pagata anche se non lavora, ma non vuole permanere in questa situazione. È un atteggiamento questo che — secondo me — è meritevole di considerazione e di approvazione. Si tratta di gente — dicevo — che vuole lavorare e vuole collaborare. Ebbene, a quelli che vanno a chiedere, ad offrire la loro collaborazione, non sempre, ma si arriva perfino ad infliggere una punizione, a dire: guarda che tu ti devi fare gli affari tuoi, perché questi sono affari miei; tu mi proponi una misura organizzativa che potrebbe avere come conseguenza una diminuzione dei costi; questo non è affar tuo, qui c'entro io, sono io il maestro in questo campo e non accetto lezioni dagli allievi.

Non più tardi di qualche settimana fa a due operai che offrivano la loro collaborazione con questi scopi alla direzione di un grosso stabilimento metalmeccanico sono stati inflitti due giorni di punizione.

Ma, a parte casi di questo tipo, io credo che occorra prendere coscienza della relazione che esiste fra i salari ed una politica di sviluppo economico quale è quella che noi rivendichiamo dalle partecipazioni statali.

Se vogliamo sostenere attraverso una politica di aumento adeguato dei consumi una politica di investimenti importanti nel campo industriale, abbiamo bisogno forzatamente di agevolare e di tonificare il mercato con aumenti notevoli dei salari.

Abbiamo avuto in questi ultimi anni aumenti salariali, ogni qualvolta si apriva o si concludeva una vertenza, dell'ordine di grandezza del 3-4-5-6 per cento. Questo tipo di soluzione delle vertenze sindacali ha portato i salari del nostro paese a conservare una loro inferiorità organica e globale nei confronti dei salari degli altri paesi del mercato comune e ciò mentre in numerosi settori della industria nostra non esiste più una condizione di inferiorità rispetto ai settori paralleli dell'industria tedesca. Mi riferisco, per esempio, all'elettromeccanica. Oggi l'elettromeccanica italiana è in grado di battere la concorrenza americana, inglese e tedesca.

Ebbene, i salari dell'industria elettromeccanica italiana sono il 60-70 per cento di quelli della grande industria elettromeccanica tedesca.

Ma non ci si può riferire soltanto all'elettromeccanica. Basta pensare all'industria delle automobili. Anche nel settore automobilistico esiste uno stadio netto di inferiorità.

Nel settore della siderurgia i salari italiani sono ancora i più bassi fra quelli di tutti i sei paesi del mercato comune.

Non faccio confronti numerici perché questi dati sono certamente presenti a tutti. Non faccio, a maggior ragione, confronti con i salari esistenti in Inghilterra e negli Stati Uniti.

Ebbene, le partecipazioni statali non solo non sentono il bisogno, per risolvere i problemi del loro sviluppo produttivo, di fare una politica salariale di sostegno del mercato, ma, al contrario, in questa materia continuano a fare una politica che è retriva e di ripulsa delle rivendicazioni anche modeste dei lavoratori delle aziende dello Stato.

Per esempio, alle Officine meccaniche pistoiesi possiamo ormai contare in queste ultime settimane decine di giorni di sciopero. Perché ciò accade? A Pistoia esisteva fino al 1958 una media di cottimo di operai del 43 per cento. Negli ultimi due anni sono stati effettuati tagli nel salario individuale dei lavoratori, per cui la busta paga è diminuita in assoluto e oggi la media dei guadagni di cottimo degli operai delle Officine meccaniche di Pistoia è intorno al 37 per cento. Vi è una media di diminuzione di 8,50 all'ora, assoluta, non relativa! Cioè non è il salario reale, ma la busta paga che è diminuita in questa azienda!

Vi sono operai che fanno lavori da specializzati e che sono manovali. L'azienda riconosce che questi operai dovrebbero procedere nella gerarchia dei valori aziendali, però condiziona il loro passaggio alla retrocessione di altri lavoratori che hanno una qualifica da specializzato e che, secondo l'azienda, non dovrebbero essere inquadrati in quella mansione, mentre il contratto collettivo di lavoro esplicitamente esclude questa retrocessione di lavoratori.

Di fronte a questioni di questo tipo, i lavoratori sono provocati a fare decine di giorni di sciopero appunto perché non si vogliono risolvere questi problemi!

A Milano, all'Alfa Romeo, ormai da 15 giorni, 500 lavoratori, in maggioranza non iscritti né alla nostra organizzazione, né alla C.I.S.L., né all'U.I.L. (sono tutti fagazzi), fanno sciopero alla catena di montaggio della « Giuletta ». Perché fanno sciopero questi ragazzi, che nulla sanno della vita sinda-

cale e della organizzazione operaia? Fanno sciopero perché la direzione ha preteso di accelerare in misura intollerabile i ritmi del montaggio delle automobili. E che cosa chiedono gli operai? Chiedono l'aumento di 15 lire orarie e la immissione di 56 nuovi giovani lavoratori alle catene di montaggio. La direzione oppone un rifiuto assoluto a tale richiesta. Accoglierla significherebbe spendere poche decine di migliaia di lire; negarla — come ha fatto finora la direzione — ha significato, per queste due settimane, perdere oltre 2 miliardi e mezzo di fatturato, perché, oltre a questi 500 operai che non lavorano, ve ne sono altri 1.000 che non possono lavorare, e tutti gli altri 6 mila lavorano, ma il risultato del loro lavoro non si misura in automobili che escono dalla catena, perché la parte generale della catena di montaggio è completamente bloccata dallo sciopero dei 500 lavoratori.

A Genova, tutti i lavoratori dell'Ansaldo sono in agitazione e in movimento per ottenere l'istituzione del premio di rendimento e la riduzione dell'orario di lavoro.

A Napoli, attualmente, in numerose aziende a partecipazione si sciopera per premi, cottimi e salari. A Carrara, in una fabbrica importante della Dalmine, abbiamo 1400 operai che fanno sciopero a tempo indeterminato, e già da parecchi giorni, con questo obiettivo. La direzione proporrebbe di dare al premio di rendimento che esiste in quella azienda un massimo del 56 per cento — mentre lo stesso gruppo, a Dalmine, ha stabilito un massimo del 64 per cento — pretendendo cioè di stabilire una differenziazione in percentuale su retribuzioni che sono già sperequate per località. Oltre a questo, la direzione pretende di bloccare i guadagni dei lavoratori indipendentemente dallo sviluppo della produttività e della produzione. I lavoratori protestano, naturalmente, e allora si ricorre alle rappresaglie: si proibiscono le riunioni delle commissioni interne e si multano gli operai che non vogliono lavorare la domenica. Alla Dalmine di Dalmine, da 5 domeniche consecutive, tutti gli operai comandati alla produzione si rifiutano di andare a lavorare e sono regolarmente multati dalla direzione. Fra questi operai ve ne sono centinaia che intenderebbero santificare le feste; ma per la direzione, il riposo domenicale e il bisogno di santificare le feste non hanno nessuna importanza.

COLASANTO. Facciamo una legge per vietare completamente il lavoro festivo!

LAMA. Le direzioni non solo chiedono il lavoro festivo, ma multano quelli che non lavorano.

COLASANTO. E noi multeremo i direttori.

LAMA. Ma accade purtroppo che i multati siano sempre i lavoratori. I direttori non sono affatto multati, perché essi sono i soli protagonisti riconosciuti della politica sindacale delle aziende a partecipazione statale.

Voglio ora riferirmi a una situazione locale, riguardante lo stabilimento C.R.D.A. di Monfalcone, quel complesso cantieristico che ha battuto poche settimane fa un *record* nella produzione di una petroliera da 50 mila tonnellate. È stato un gruppo di quegli operai che ha contribuito in modo determinante a realizzare quel *record*. Si tratta di pittori, che lavorano in ambiente chiuso, con il catrame bollente, sporchi e sudati per tutte le otto ore di lavoro; spazzolano la ruggine, con ventilatori spesso insufficienti e spesso non possono vedersi a breve distanza a causa dell'enorme quantità di polvere che genera la spazzolatura. Inadeguate le maschere per respirare, che a molti operai non permettono una normale respirazione. A volte mancano le garze filtratrici dentro le maschere. I cottimi sono ristrettissimi, nonostante le condizioni insopportabili di lavoro determinate da ritmi intensissimi. In diversi casi, non realizzando nessun guadagno di cottimo. Gli operai, per raggiungere un minimo di guadagno, sono costretti anche a tralasciare l'uso dei mezzi protettivi indispensabili per salvaguardare la salute. Ebbene, questi operai, che hanno protestato contro un simile trattamento, si sono visti tagliare i loro guadagni e sono stati colpiti da punizioni dalla direzione dell'azienda.

Perché avvengono queste cose? Perché possono continuare ad avvenire queste cose nelle aziende a partecipazione statale? È questo un quesito che la Camera si deve porre e al quale il ministro delle partecipazioni statali ha il dovere di rispondere. Il ministro non può limitarsi a dire che non è responsabile della politica sindacale delle aziende a partecipazione statale; non può attribuire al ministro del lavoro la responsabilità della politica sindacale delle aziende a partecipazione statale. Quando noi andiamo al Ministero del lavoro per discutere su una vertenza sindacale, non discutiamo con l'onorevole Zaccagnini su quello che fanno le aziende private; per queste cose ci rivolgiamo ai dirigenti delle aziende private.

Orbene, non è possibile che nel campo dei problemi del lavoro e della politica sociale

si deleghi completamente ai dirigenti aziendali ogni responsabilità, soprattutto quando la vita di ogni giorno documenta che, lasciando le cose come stanno, non si favorisce quella tale politica di sviluppo economico a cui il ministro allude sempre, ma si colpisce in uno dei suoi aspetti più importanti, che è quello della collaborazione tra i lavoratori e le aziende, lo sviluppo economico e produttivo stesso.

Le partecipazioni statali resistono a qualsiasi rivendicazione. È molto facile per noi dire, anche se non è piacevole per voi ascoltare, che l'atteggiamento di questi dirigenti è facile perché non sono loro che pagano.

Ritengo giunto il momento in cui il Governo deve assumere finalmente in prima persona un impegno preciso sul problema della politica sociale delle partecipazioni statali. Noi proponiamo incontri e discussioni a livello di fabbrica, di gruppo, di settore, ma i dirigenti non ci rispondono neppure.

Non basta, onorevole ministro, affermare che di questi fatti non si hanno notizie, in quanto abbiamo fornito a tutti un'ampia documentazione da cui risulta quale sia l'atteggiamento delle aziende a partecipazione statale.

Perché tale atteggiamento muti, occorre prima di tutto riconoscere la funzione del sindacato all'interno delle fabbriche e trattare con esso i problemi della contrattazione, ponendosi nei confronti della legittima rappresentanza dei lavoratori su posizioni di parità e non di privilegio, quasi che si dovesse trattare con dei subordinati. Bisogna che le aziende a partecipazione statale si rendano conto che i lavoratori hanno diritto ad essere considerati non soltanto come individui, sul piano di quelle relazioni umane che tanto spesso sono caritatevolmente pelose, ma anche come uomini con i quali si deve collaborare su un piano di parità allorché si devono regolare il trattamento salariale e le condizioni di lavoro.

Quanta strada debbano ancora fare in questa direzione le aziende a partecipazione statale è dimostrato dalla mozione approvata dai lavoratori dell'« Agip » aderenti alla C.I.S.L. (non alla C.G.I.L.), nella quale si parla di « dispregio della personalità in vista di un continuo aumento del rendimento ». Le cause di una simile politica del lavoro, palesemente antitetica ai principi ufficialmente sostenuti, sarebbero da ricercarsi — sempre secondo i lavoratori della C.I.S.L. — nel fatto che nei posti di comando verrebbero a trovarsi persone non sempre degna-

mente preparate ai problemi umani e sociali. Tutto ciò è certamente molto grave e non è la prima volta che lo si sente apertamente denunciare.

Commentando questa presa di posizione della C.I.S.L., l'*Organizzazione industriale*, questo intrepido campione della democrazia aziendale, pubblica una nota dal titolo « Le relazioni umane nelle aziende E.N.I. », così esprimendosi: « Non è il caso di aggiungere molte parole. Vi è soltanto da ricordare che spesso le organizzazioni sindacali dei lavoratori hanno detto che le aziende di Stato dovevano costituire un esempio al quale le aziende private avrebbero dovuto riferirsi ».

A questi attacchi della Confindustria si forniscono evidentemente argomenti quando nel campo delle aziende a partecipazione statale si adottano sistemi che tutti i sindacati, compresa naturalmente la C.I.S.L., non possono non denunciare, soprattutto quando si tratta di fatti sistematicamente ricorrenti.

Su un altro argomento, quello delle discriminazioni, io voglio richiamare ancora una volta l'attenzione della Camera. All'I.L.V.A. e allo S.C.I. di Cornigliano si sono effettuati accordi separati e segreti ai quali l'organizzazione, che ho l'onore di rappresentare — la F.I.O.M., che all'I.L.V.A. è maggioritaria — non solo non è stata chiamata a partecipare, ma è stata tenuta nell'ignoranza delle trattative che si svolgevano tra la direzione e i rappresentanti delle minoranze.

Pare che l'I.L.V.A. si appresti ad istituire le paghe di classe. Con chi le discuterà? Se i rapporti sindacali fossero normali, il solo problema che esisterebbe, logicamente, per i sindacati, quale sarebbe? Quale posizione abbiamo sulle paghe di classe? Che cosa dobbiamo chiedere per gli operai? Quale sarà il nostro atteggiamento su questa questione? Con una azienda statale come l'I.L.V.A. non ci possiamo porre questi che dovrebbero essere interrogativi logici di un sindacato che vive in condizioni normali; ci dobbiamo cominciare a porre l'interrogativo se noi, che rappresentiamo la maggioranza dei lavoratori, saremo chiamati a contrattare una questione che riguarda il salario globale. Perché, ella sa, onorevole ministro, che la paga di classe congloba tutti gli elementi della retribuzione operaia e che contrattare sul piano nazionale, in certi casi, non vuol dire nulla.

Nel campo delle assunzioni e dei licenziamenti avvengono sempre cose che abbiamo tante volte denunciato. Alla Cogne vi è una vertenza aperta unitariamente tra tutti i sin-

dacati e la direzione. Ora accade che la direzione inviti con tutti i suoi massimi dirigenti gli uomini di una organizzazione sindacale minoritaria e inviti poi la mia organizzazione, che è maggioritaria; però, i nostri interlocutori sono i piccoli uomini dell'ufficio del personale! Noi protestiamo contro questa maniera insultante di trattare la nostra organizzazione, ma ci si risponde che non abbiamo il diritto di giudicare il modo in cui la direzione forma la propria delegazione che tratta con i sindacati.

Sarebbe come se la nostra organizzazione, onorevole ministro, invece di mandare a trattare con lei i suoi massimi esponenti, inviasse uomini di secondo o di quarto piano. Ella avrebbe il diritto di protestare. Occorre riconoscere anche agli altri questo diritto quando si vuole vederlo riconosciuto per sé.

Adesso si è costituita la nuova organizzazione delle aziende a partecipazione statale. Noi desidereremmo fare la conoscenza con questi signori dirigenti, e di farla in modo che ci consenta di porre sui binari della normalità i rapporti sindacali, sì da vedere se concretamente si possano stabilire relazioni di collaborazione a livello aziendale e sindacale. Noi abbiamo inviato un telegramma di felicitazioni al presidente di questa associazione auspicando il miglioramento dei rapporti; nel telegramma di risposta si auspica il « mantenimento » degli attuali rapporti. Abbiamo inviato questo telegramma perché, per noi, l'associazione delle aziende a partecipazione statale rappresenta un passo in avanti rispetto all'« Intersind ». Secondo noi, l'esistenza delle aziende a partecipazione statale in una legge sulle associazioni sindacali, è una cosa positiva. Lo sarà? Dipende anche da lei, onorevole ministro.

FERRARI AGGRADI, *Ministro delle partecipazioni statali*. Dipende soprattutto da voi, come ho già detto in Commissione. Perché, se ella mantiene lo spirito di cui ora si fa interprete, questa non è la scelta migliore per aprire i colloqui. Lo stesso telegramma a cui ella alludeva poco fa invocando il miglioramento dei rapporti deplorava, in modo implicito ma chiaro, una situazione passata.

LAMA. Quelle situazioni passate sono cattive. Non posso chiudere gli occhi di fronte ad accordi che non mi piacciono e non piacciono a nessuno. Non pretendo l'autocritica, ma solo che si riconosca tacitamente che certe cose non vanno, e che si cambino queste cose. Non ci pare che per ora vi siano dei segni di miglioramento in questa direzione.

Sui problemi dell'occupazione, va rilevato che abbiamo migliaia di lavoratori sospesi: 2.500 a Monfalcone, 800 a Trieste. Ebbene, i problemi di questi lavoratori sospesi non si possono discutere con l'« Intersind » nazionale, perché questo asserisce che non è affare suo; non si possono discutere con la Fin-Cantieri perché non sono affari suoi; non si possono discutere con il ministro perché non è una questione che lo possa riguardare direttamente sul piano di una contrattazione sindacale. Vorrei chiedere alla Camera con chi si debbano discutere questi problemi, giacché sarà pur necessario che queste migliaia di lavoratori sappiano che il loro destino non è affidato ai capricci di un dirigente aziendale, ma è invece affidato a una rappresentanza responsabile a cui essi delegano i poteri di trattare e quindi di risolvere anche i problemi dell'occupazione.

È evidente che di fronte a queste posizioni, di fronte a questo atteggiamento, anche sui problemi dell'occupazione, la nostra linea è chiara. Noi non accettiamo i licenziamenti: vogliamo garanzie concrete per il reimpiego laddove si pongano problemi di alleggerimento, che sono ineluttabili; vogliamo la garanzia dell'occupazione globale laddove vi sono le industrie a partecipazione statale. Questi sono i nostri giudizi e le nostre posizioni sui problemi importanti che questo dibattito sul bilancio delle partecipazioni statali propone a noi parlamentari e all'intero paese.

Secondo noi, occorre un impegno più diretto e democratico per una politica del lavoro, per i salari e per l'occupazione; occorre che alle parole, talvolta contraddittorie, corrispondano opere coerentemente orientate, utilizzando le partecipazioni statali come una punta di diamante contro la politica dei monopoli, sviluppando le industrie di base, la meccanica, e contribuendo validamente a riequilibrare la situazione del Mezzogiorno, rispetto a quella del nord. Occorre la volontà di impegnare tutte le forze disponibili per una tale politica; e noi siamo certamente fra quelle forze, e non fra le ultime.

I lavoratori, per i loro obiettivi di sviluppo economico e di miglioramento delle loro condizioni, continueranno a combattere e rafforzeranno ancora la propria battaglia, e noi saremo con loro, come sempre, sapendo di servire in questo modo gli interessi delle aziende a partecipazione statale e quelli del nostro paese. (*Applausi a sinistra — Congratulazioni*).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
BUCCIARELLI DUCCI.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Canestrari. Ne ha facoltà.

CANESTRARI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'anno scorso, riferendosi al mio intervento sul bilancio delle partecipazioni statali, un giornale nazionale così si espresse: « Ultimo oratore della giornata l'onorevole Canestrari, difensore di fiducia dell'E. N. I. ».

Ebbene, anche quest'anno interverrò in proposito e logicamente spezzero ancora una volta una lancia in favore dell'E. N. I., al quale riconosco meriti incalcolabili e soprattutto quello di aver portato la nostra patria a competere decisamente con le più importanti compagnie petrolifere straniere. L'Italia si è inserita così profondamente nel settore petrolchimico, da meritarsi elogi interni ed anche esterni.

Naturalmente, i detrattori dell'iniziativa pubblica — in verità diminuiti, dati i continui successi e le affermazioni degne di rilievo dell'ente — continueranno ad attaccare l'intervento dello Stato, quando invece questo deve essere considerato l'affiancatore della iniziativa privata con il compito specifico di intervenire ove questa manca o difetta.

Mi soffermerò, brevemente, sull'attività distributiva del greggio. L'attività di distribuzione presenta grandissimo interesse per i produttori di greggio in quanto questi ultimi hanno la necessità di assicurarsi sbocchi sicuri per la propria produzione. Questa situazione è valida, in particolare per le grandi compagnie del cartello che, pertanto, cercano di inserirsi sempre più diffusamente sui vari mercati e in ciò sono avvantaggiate dal sistema dei prezzi mantenuti dall'industria petrolifera mondiale.

Infatti, i prezzi del prodotto nelle varie fasi sono tali da consentire un enorme profitto nella fase mineraria, uno più modesto nella fase del trasporto ed utili molto inferiori nella fase della raffinazione e della distribuzione. Pertanto, le grandi compagnie possono permettersi di compensare i minori utili derivanti dalla distribuzione con il forte margine realizzato nella fase di produzione e di trasporto e, integrando verticalmente i propri interventi nelle varie fasi, realizzare il massimo dei profitti. D'altro lato, questa situazione rende sfavorevole l'esercizio della distribuzione a chi non ha il greggio da collocare e ciò lascia il campo libero alle grandi compagnie integrate. In definitiva, anche le compagnie non integrate operanti nel settore della distri-

buzione tendono ad essere assorbite dai grandi del cartello. Ad esempio, in Italia lo scorso anno le compagnie internazionali hanno acquistato alcune reti già appartenenti ad indipendenti estendendo così la propria influenza sul mercato italiano della distribuzione del prodotto petrolifero fino a raggiungere un controllo diretto di circa il 60 per cento del mercato stesso. A tale percentuale si deve aggiungere la quota coperta da numerose piccole compagnie sotto l'influenza delle compagnie internazionali. Potrebbe obiettarsi che i grandi del cartello operino in concorrenza tra di loro e che, quindi, il consumatore si avvantaggia della loro attività; in realtà la concorrenza si realizza con campagne pubblicitarie ed altre attività afferenti alla vendita del prodotto, non già con riduzioni di prezzo. Questo secondo mezzo di concorrenza resta escluso perché esso non sarebbe così efficace per attirare il consumatore come lo è un'azione di prestigio o di suggestione. Colui che lo usasse si esporrebbe, inoltre, alle azioni ostili degli altri oligopolisti, sotto l'imputazione di guastare il mercato. In definitiva, l'azione delle grandi compagnie può riassumersi con le seguenti considerazioni: si ha una situazione in cui il consumatore paga il prodotto ad un prezzo elevato, a cui corrisponde un enorme profitto dei produttori di greggio ed un alto livello di costi e di vendita (che, oltre certi limiti non producono alcuna utilità); nel contempo i distributori nazionali che si debbono approvvigionare di greggi altrui a prezzi di cartello sono posti in grave difficoltà. Tenuto conto delle considerazioni di cui sopra risulta ovvio che le grandi compagnie non accettino di buon grado l'azione regolamentatrice del settore della distribuzione da parte dello Stato o l'azione concorrenziale da parte di compagnie statali, in particolare qualora queste ultime tendano ad assumere il carattere di compagnie integrate. È questo, ad esempio, il caso dell'E. N. I., che, in previsione dell'aumento dell'estrazione di greggio dai giacimenti già individuati e in base alla fondata prospettiva che l'intensa attività di ricerca in corso conduca a nuove scoperte, cerca di adeguare all'ampliamento della sua base produttiva le attrezzature e gli impianti di raffinazione, i mezzi di trasporto e l'organizzazione commerciale.

D'altro lato, è proprio per mantenere una posizione indipendente nel mercato petrolifero nazionale ed in quello mondiale che il gruppo E. N. I. si trova nella necessità di raggiungere un alto grado di integrazione. In

particolare, nel settore della distribuzione dei prodotti petroliferi, l'azione dell'E. N. I. obbedisce ad alcune esigenze fondamentali: a) l'estensione della rete e il suo perfezionamento tecnico; b) la creazione di moderne attrezzature ricettive (Motels); c) il mantenimento di una importante posizione commerciale sul mercato italiano resistente alla crescente pressione esercitata dai potenti gruppi petroliferi stranieri.

Tale azione dell'E. N. I. costituisce, in definitiva, l'unico contrappeso efficace all'azione delle compagnie internazionali che, grazie all'ininterrotta catena delle loro operazioni, sono in grado di far pesare sul nostro mercato gli effetti delle intese limitatrici delle concorrenze concluse nell'ambito internazionale. Le offensive condotte per la conquista del mercato italiano da queste compagnie sono finanziate con mezzi ricavati mercè una organizzazione di cartello completamente sottratta ad ogni possibilità di controllo e impongono all'azienda di Stato e a tutta la collettività l'onere di spese di vendita che potrebbero essere risparmiate se esistessero condizioni di minore sperequazione tra i concorrenti.

Da ciò si rileva la necessità di salvaguardare l'interesse nazionale mettendo le industrie raffinatrici e distributrici operanti in Italia su un piede di parità e dotando il paese di un più ampio potere contrattuale sul mercato petrolifero internazionale. Anche in Francia oltre il 60 per cento dei punti di distribuzione sono controllati direttamente dalle compagnie del cartello internazionale (le quali controllano direttamente più del 50 per cento della capacità di raffinazione del paese). Pertanto l'intensa attività nel settore della produzione svolta dallo Stato francese nel Sahara, per mezzo delle due società C.R.E.P.S. e R.E.P.A.L., che hanno scoperto i giacimenti di Egelé e di Hassi-Messaud, non trova una situazione corrispondentemente favorevole per quanto concerne la vendita del greggio prodotto. È da notare che lo Stato francese interviene già nel settore della distribuzione con la « Compagnie française du pétrole », la quale ha una partecipazione nello sfruttamento del petrolio iracheno; la « Compagnie française du pétrole », tuttavia, deve considerarsi parte del cartello internazionale, il che è confermato dal particolare atteggiamento da essa assunto nei confronti delle nuove direttive dello Stato in materia di distribuzione (opposizione alla creazione di un sistema autonomo statale di distribuzione e raffinazione).

Si comprendono, quindi, le difficoltà i fronte alle quali si è trovato lo Stato francese che, dopo aver effettuato ingenti investimenti nel Sahara, giungendo a produzioni tali da far prevedere, entro pochi anni, la copertura dell'intero fabbisogno francese, non avrebbe potuto raffinare e vendere il prodotto, giacché gli impianti di raffinazione e la rete di distribuzione sono controllate dalle grandi compagnie integrate che hanno, come si è visto, interesse a vendere il grezzo prodotto nei propri giacimenti del medio oriente. Pertanto il governo francese ha seguito due direttive. Da un lato, in applicazione della legge del 1928 che regola l'attività di raffinazione e di distribuzione, ha fatto pressione sulle compagnie del cartello operanti in Francia, specie nel settore della raffinazione, richiedendo a queste ultime di rifornirsi, per il mercato francese, di grezzo sahariano, sia nel caso che esse partecipino allo sfruttamento del Sahara (il che avviene per alcune di esse che operano in compartecipazione con i gruppi statali francesi) ed anche qualora non vi svolgano alcuna attività. In tal senso le compagnie interessate dovranno stipulare contratti di acquisto con i produttori sahariani, ed altri strumenti, previsti dalla legislazione vigente in Francia, potranno essere applicati nei confronti delle compagnie (ad esempio, la conclusione di contratti « d'interesse nazionale ») al fine di costringerle ad assorbire il grezzo nazionale.

D'altro lato, nell'aprile di quest'anno, il governo francese ha deciso di costituire una nuova società a partecipazione statale, la *Union générale du pétrole*, che svolgerà la propria attività nel settore dei trasporti, della raffinazione, della distribuzione; il capitale dell'U. G. P. è ripartito tra varie compagnie petrolifere statali francesi, tra cui quelle che operano nel Sahara. Il nuovo ente si è già assicurato una partecipazione al 60 per cento del capitale della Caltex francese, che controlla il 4 per cento della capacità di raffinazione nel paese, ed è probabile che esso estenda le proprie partecipazioni nel settore della raffinazione, fino a raggiungere una capacità eguale al volume della produzione dei propri azionisti. In tal modo esso diverrà un fattore di concorrenza notevole nei confronti delle compagnie del cartello. Contemporaneamente opererà nel settore della distribuzione. Come ha dichiarato il ministro Jannoney alla rivista *Petroleum Week*, è necessario che non avvengano discriminazioni a sfavore delle compagnie francesi non integrate produttrici del

petrolio nel Sahara; infatti le compagnie controllate dallo Stato devono essere « messe sullo stesso piano degli altri produttori » e raggiungere un'adeguata quota del mercato della raffinazione e della distribuzione.

In definitiva, i casi che abbiamo qui considerato dimostrano l'ampiezza del potere di ingerenza e di controllo dei mercati da parte delle grandi compagnie del cartello e rivelano altresì gli sforzi consapevoli tendenti a contrapporre a tale potere una forza economica autonoma nazionale. Ovviamente il problema degli idrocarburi non può essere ristretto nell'ambito dei singoli paesi, ma deve essere inoltre considerato sul piano internazionale. In Europa l'afflusso di forti quantità di idrocarburi sta progressivamente liberando l'economia europea dalla esclusiva dipendenza dal carbone e pone le premesse per una struttura industriale più articolata e più equilibrata, costituendo un potente elemento riequilibratore della distribuzione geografica delle industrie europee, imprimendo una vigorosa spinta al nostro sistema industriale, accelerando lo sviluppo ed estendendone il fronte in nuove direzioni. L'espansione dei consumi petroliferi europei è destinata a procedere rapidamente anche in futuro ed avrebbe un ulteriore impulso se il prezzo a cui si paga il greggio dovesse ridursi. Tale prezzo ha compreso fino ad oggi, a vantaggio delle grandi compagnie internazionali, un elevatissimo margine di profitto. Tuttavia, negli ultimi anni, le condizioni del mercato petrolifero internazionale hanno subito profonde modificazioni, sia per l'aumentata capacità di produzione sia per l'ingresso sul mercato di nuovi operatori indipendenti, oltre che per altre nuove ragioni.

L'organizzazione di imprese petrolifere nazionali, non legate agli interessi delle grandi compagnie, permette ai paesi consumatori dell'Europa occidentale di stimolare ed intensificare la concorrenza. Su questa strada si è posta da tempo l'Italia, che oggi può raccogliere i frutti della decisione di organizzare un'attività petrolifera pubblica, capace di operare in condizioni competitive con le altre grandi imprese internazionali, in tutte le fasi dell'industria, dall'estrazione del greggio fino alla distribuzione dei prodotti petroliferi. E l'esperienza italiana ha trovato conferma nella più recente esperienza francese, che pur si è realizzata attraverso modalità diverse.

La maggior parte della produzione di idrocarburi ottenuta dalle imprese della Comunità economica europea è in grado di so-

stenere la concorrenza dell'energia di importazione. Tuttavia, essa incontra serie difficoltà di collocamento sui mercati europei, a causa del rigido controllo esercitato dalle grandi compagnie internazionali nella maggior parte dell'attività di raffinazione e delle reti di distribuzione esistenti in Europa.

È evidente l'interesse dei paesi comunitari ad assicurarsi che la propria produzione non sia bandita dal mercato europeo per effetto di condizioni e di intese che si fanno al di fuori dell'area comunitaria, ed evitare altresì che tale produzione venga immessa nel mercato a condizioni onerose, i cui effetti finirebbero per ripercuotersi, in ultima analisi, sul consumatore.

In tal senso si impone di agire sul piano nazionale e su quello europeo.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, l'Ente nazionale idrocarburi, con le sue numerose aziende, tutte in attivo, con le sue navi petrolifere che solcano gli oceani trasportando il greggio, dal quale si ricaveranno oli leggeri, etere di petrolio, gasolina, benzina, ligroina, petrolina, ecc., e che dà il pane, quindi il benessere a circa 80 mila lavoratori, merita la piena considerazione della Camera e il massimo appoggio del Governo democratico.

Al presidente ingegner Mattei che tiene il timone dell'ente, ai dirigenti, ai magnifici tecnici che, specialmente all'estero, danno prova di capacità e di abnegazione valorizzando ed onorando in tal modo il nostro paese, ai dipendenti tutti, rivolgo il più cordiale saluto e l'incitamento di sempre bene operare nell'interesse dell'azienda, ma soprattutto nell'interesse della patria, per il progresso e il benessere del popolo italiano. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Radi. Ne ha facoltà.

RADI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, prima di svolgere brevemente un argomento particolare che ritengo non debba essere dimenticato in questo interessante dibattito, desidero ricordare la discussione che alcuni mesi or sono si svolse in quest'aula sulla situazione economica della regione umbra, nel corso della quale si ebbe modo di porre in evidenza la gravissima situazione di disagio e gli importanti compiti di rottura e di propulsione che le aziende a partecipazione statale che vi operano sono chiamate a svolgere per rapidamente superarla.

Sappiamo che il signor ministro ha dedicato questi ultimi mesi allo studio del pro-

blema e siamo quindi in attesa ansiosa di conoscere le conclusioni di questo studio.

Allora dissi, e sento oggi il dovere di ripeterlo, che per le lacune della politica generale di sviluppo si è andato determinando in termini di gravità e di urgenza un nuovo problema: il problema dell'area centrale del paese nella quale si verifica un preoccupante fenomeno di regressione economica. Se è vero, come è vero, che un processo di acceleramento dello sviluppo in questa zona non si può determinare se non incidendo e modificando coraggiosamente le strutture del settore agricolo, è pur vero che le poche aziende a partecipazione statale in essa operanti risultano pressoché avulse dalla matrice economica della plaga producendo effetti propulsivi estremamente modesti.

È stato reso noto che le aziende a partecipazione statale si accingono a realizzare nella regione umbra due importanti centrali elettriche, una termoelettrica e l'altra idroelettrica. Bisogna cogliere questa felice occasione per porre allo studio l'attuazione di un preciso programma per l'utilizzazione *in loco* di parte dell'energia prodotta anche mediante la creazione di nuove attività produttive.

La posizione baricentrica della regione rispetto al sistema economico del paese e la possibilità di reperire in luogo manodopera qualificata dovrebbe rendere più semplice l'attuazione di questo disegno.

Quelli che come noi hanno sempre seguito la sua azione, signor ministro, intelligente e competente, con vivissima simpatia, sono sicuri di non rimanere delusi.

L'approntamento di alcuni servizi indispensabili alle industrie perché esse possano vivere è uno degli strumenti che lo Stato ha impiegato nel Mezzogiorno per sollecitarne il processo di sviluppo industriale. La politica dei lavori pubblici costituisce uno dei cardini fondamentali dello sviluppo economico sia nei paesi che hanno raggiunto elevati livelli di tenore di vita, sia in quelli ancora economicamente arretrati; in questi ultimi i lavori pubblici stanno al centro della politica di sviluppo in quanto riguardano la costituzione di un capitale sociale iniziale indispensabile per consentire ad una economia primitiva di accogliere iniziative economiche nuove. Ciò è necessario in particolare per le nuove iniziative industriali che richiedono una organizzata rete di contatti e di mercati di approvvigionamento e di vendita, un'adeguata possibilità di procurarsi energia elettrica a buon mercato e tutta una serie di servizi la cui

assenza preclude fatalmente la loro possibilità di vita.

Il primo capitolo della relazione al Parlamento presentata dal Comitato dei ministri per il mezzogiorno sottolinea come, in questo senso, si sia indirizzata l'attività della Cassa per il mezzogiorno negli anni immediatamente successivi alla sua costituzione. L'aprestamento delle infrastrutture, intese come opere pubbliche e come opere di pubblica utilità, avrebbe dovuto avere l'effetto di attenuare, se non eliminare, la non convenienza alla localizzazione industriale nel Mezzogiorno, riducendo almeno parte di quegli svantaggi che un operatore privato vi incontrerebbe nella costruzione e nella normale gestione di un impianto industriale. La loro validità ai fini di un risollevarlo dell'economia nel suo complesso è abbastanza chiara, ma l'esperienza di questi anni ha anche dimostrato che questo modo di isolare la politica delle infrastrutture come fatto a sè stante nel processo di preindustrializzazione, non è sufficiente da sola a creare una nuova vitalità industriale. È la relazione stessa ad osservare che « gli effetti primari e indotti di una spesa pubblica aggiuntiva non provocano di per sé, in assenza cioè di un meccanismo autonomo di sviluppo, un flusso soddisfacente di investimenti privati ». Infatti, può accadere che, ultimata l'esecuzione dei lavori pubblici, la spinta di ripresa si spenga per non essersi ripercossa abbastanza rapidamente sulle iniziative imprenditoriali private. In altre parole, l'orientamento della politica attuata attraverso la Cassa per il mezzogiorno si fondava sul successo di due interventi settoriali: uno relativo alla scissione della creazione delle infrastrutture dal processo di industrializzazione vero e proprio, l'altro sulla « naturale » risposta della iniziativa privata, senza alcun bisogno dell'intervento pubblico diretto, allo stabilirsi delle condizioni ambientali adatte allo sviluppo industriale.

La definizione di una nuova scelta fondamentale per la politica di sviluppo economico del Mezzogiorno (vorrei aggiungere delle aree arretrate suscettibili di sviluppo dal centro) esige quindi due criteri di revisione: il primo riguardo all'organizzazione dello sviluppo non sulla base di una distinzione tra fase di creazione delle infrastrutture e fase di industrializzazione, ma secondo una programmazione per la quale il problema centrale è quello di determinare una priorità fra i vari investimenti in modo da realizzare con essi un complesso unitario ed organico. E

non è affatto detto che nel quadro di questa priorità si debba dare la precedenza ai lavori pubblici, cioè che la formazione del capitale fisso sociale debba essere necessariamente e sempre preferita agli investimenti delle altre attività; spesso, anzi, un tale orientamento può danneggiare le attività agricole e industriali oppure può oberare l'economia di un costo immediato troppo alto. È quindi necessario investire ordinatamente e gradualmente in tutti i settori di attività in modo da realizzare un processo omogeneo di sviluppo; per citare ancora una volta la relazione del Comitato dei ministri per il mezzogiorno, al riconoscimento dell'insufficienza dell'iniziativa settoriale faceva seguito quello dell'intervento globale che si dimostrava come il solo capace di essere risolutivo.

Il secondo criterio di revisione si riferisce alla funzione dell'intervento pubblico diretto, cioè all'intervento realizzato attraverso le aziende a partecipazione statale e alle sue conseguenze sia nel processo di sviluppo industriale propriamente detto, sia nella dinamica infrastrutturale.

L'esperienza di questi ultimi anni ha dimostrato quanto l'intervento pubblico, attraverso le aziende a partecipazione statale, possa correggere quegli squilibri economici e sociali che si verificano là dove non ha luogo per processo autonomo una progressiva espansione dei consumi, per cause anche indipendenti dall'esistenza di certi monopoli di settore. Il carattere più rilevante di questo squilibrio non è l'esistenza di alti profitti, ma di profitti troppo scarsi, di una bassa accumulazione, di un reddito insufficiente. È il caso tipico del Mezzogiorno dove l'azione dell'iniziativa pubblica si realizza attraverso tre vie: la prima si riferisce alla creazione di quelle infrastrutture, di quelle condizioni di base che sono fondamentali per un processo di industrializzazione. Ma le infrastrutture non si circoscrivono più a quei servizi, opere pubbliche o di pubblica utilità, di cui abbiamo parlato prima, alla sistemazione dei terreni, alla creazione di quell'ambiente geografico, economico, civile, per i quali gli industriali privati sono soliti chiedere maggior sollecitudine, maggior impegno. Nei confronti delle infrastrutture, quantunque esse costituiscano l'ambiente tecnico necessario al funzionamento dell'azienda industriale moderna, il capitale privato non sente l'obbligo di nessun intervento diretto.

Le infrastrutture non sono soltanto questo, ormai: sono le industrie-base dalle quali il sud può desumere i fondamenti per il pro-

prio processo di industrializzazione, e mediante l'esercizio pubblico delle quali è possibile adottare politiche di produzione diverse da quelle che sarebbero seguite dai privati e quindi è possibile modificare l'impiego delle risorse nella produzione e attuare una diversa distribuzione del reddito.

A questa via partecipano, perciò, oggi non soltanto le amministrazioni pubbliche ordinarie, ma anche gli enti di gestione e le aziende a partecipazione statale. Si possono fare degli esempi: l'impianto siderurgico di Taranto, i ritrovamenti di Gela e di Ferrandina, da parte delle società del gruppo E. N. I. E sono proprio le concessioni e il coordinamento che si possono stabilire tra queste diverse funzioni svolte dalle aziende a partecipazione statale nel processo di base dell'industrializzazione, ad assicurare a quest'ultimo organicità ed economicità.

La seconda via è più propria, invece, di una politica imprenditoriale da parte delle aziende dello Stato. È la via attraverso la quale il paese dà una risposta alla grande sfida che gli viene dal sottoconsumo delle popolazioni meridionali.

In questa fase, affidata soprattutto alla attività di trasformazione, l'iniziativa pubblica opera in piena competitività con le aziende private. La sua politica di industrializzazione tuttavia obbedisce alle leggi di una continuità economica e di una integrazione tra processo produttivo e consumi, sconosciute in gran parte ai privati: l'intervento pubblico sfrutta *in loco*, come ha dimostrato di voler fare l'E. N. I. a Gela, i vantaggi del sottosuolo. Le sue iniziative incrementano l'occupazione, migliorano le condizioni di vita non solo attraverso l'erogazione di una cospicua massa di salari, ma anche attraverso la concessione a basso costo di utenze di energia per uso familiare e artigianale.

La terza via, infine, è un complemento della seconda ed è particolarmente importante in questo momento. Essa è la via che affida alle imprese a partecipazione statale il compito di garantire l'equilibrio sociale-economico del paese. È indubbio, infatti, che il progresso tecnico ha reso più stridenti i contrasti tra interessi aziendali e interessi sociali. Il Mezzogiorno è l'area sociale-economica che più è portata a soffrirne sia perché un progresso tecnico, portato avanti solo con criteri contabilistici e senza coordinamento, si traduce in quelle zone in un incremento di produttività a scapito dell'occupazione e con la frantumazione delle vecchie strutture

sociali, senza che ad esse subentri un nuovo equilibrio, sia perché lo sviluppo economico tende più di prima a creare disuguaglianza fra una regione ed un'altra e fra industria ed agricoltura.

Analoghe considerazioni si possono fare per estese plaghe dell'area centrale del paese. Non si può, dunque, non affidare alle aziende a partecipazione statale il compito di fungere da volano sociale-economico attraverso un piano di sviluppo equilibrato rivolto a correggere sia un mancato incremento di occupazione, sia le disuguaglianze geografiche di settore.

La richiesta che le responsabilità affidate allo Stato nell'attivazione del processo di industrializzazione, sia a livello infrastrutturale sia a livello di impianti, venga aumentata, è esplicitamente contenuta nella relazione del Comitato dei ministri per il mezzogiorno e ripetuta ogni qualvolta si solleva l'esigenza di uno sviluppo equilibrato delle regioni meridionali. La relazione del Comitato dei ministri per il mezzogiorno, a proposito dell'intervento delle aziende a partecipazione statale, non si limita soltanto ad osservare la necessità di una elasticità del concetto di settore propulsivo, in modo da adattarlo alla funzione di rottura delle strozzature che possono determinarsi di volta in volta, tesi già esposta l'anno scorso nella relazione del ministro delle partecipazioni statali ed anche del ministro dell'industria. A tale proposito la relazione del Comitato dei ministri vuole porre principalmente l'accento sull'industria meccanica, che ha avuto nel sud, ad opera dei privati, uno sviluppo modesto, il che è causa del lento progresso industriale del Mezzogiorno. La relazione si riferisce anche (ed è questa la novità) al fatto che le iniziative delle aziende a partecipazione statale diventano il fulcro di una industrializzazione più diffusa, lo strumento per eliminare il processo di concentrazione che nel sud si verifica in pochissime zone a danno di tutte le altre, il che impedisce, sia pure in presenza di notevoli iniziative, di poter affermare che il Mezzogiorno sia già decisamente sulla strada della modificazione della propria struttura economica. Si chiede, in sostanza, alle aziende a partecipazione statale qualcosa di più e di nuovo rispetto all'impostazione più avanzata, di qualche anno fa, di creare le industrie di base. Si chiede di fungere da settori propulsivi, di offrire aziende di grandi dimensioni capaci di avvantaggiarsi dei più moderni risultati della ricerca scientifica applicata e comunque di stimolare intorno a sé medie e

piccole industrie realizzando quei vantaggi che derivano dallo sviluppo simultaneo di più iniziative.

Le grandi imprese settentrionali sono restie ad investire nel Mezzogiorno perché sono insufficienti le economie esterne, le quali dipendono non solo dalle infrastrutture e dal capitale fisso sociale (che si accresce con le opere pubbliche), ma anche e principalmente dall'ampiezza del sistema industriale e della varietà delle aziende industriali che operano localmente. Il fatto che la grande industria favorisca la nascita attorno a sé delle aziende satelliti è normale nelle aree settentrionali, ma sconosciuto al sud dove l'iniziativa privata si è andata, come si è detto, localizzando in modo molto concentrato in alcuni poli geografici o di settore, senza provocare, al di fuori dei benefici immediati per le poche migliaia di dipendenti e le attività terziarie strettamente legate al consumo di prima necessità, alcuna apprezzabile diffusione industriale.

La delusione oggi assai viva nel sud verso il processo di industrializzazione, gli stessi fenomeni di agitazione che accompagnano e seguono quasi ogni volta il sorgere di iniziative soprattutto di Stato, sono dovuti ad una tensione economica e ad una aspettativa esasperata dalle delusioni che l'iniziativa dei grandi gruppi privati ha prodotto specialmente in talune zone.

Non solo si teme che l'iniziativa industriale rimanga un fatto isolato, un grattacielo nel deserto, come abbiamo sentito dire, senza modificare i caratteri strutturali dell'economia locale intorno ad una isola di progresso tecnico ed economico, ma si teme anche che questo contrasto approfondisca e radichi ancora più in basso il livello di reddito della restante economia, sconvolta, ma non trasformata. Perciò la richiesta di « rottura » dell'ambiente rivolta all'intervento pubblico si allarga, va al di là di quella della creazione di infrastrutture o di industrie di base.

Infatti a Gela, a Ferrandina, a Taranto si chiede alle imprese a partecipazione statale che stimolino esse stesse la nascita delle « economie esterne » sulle quali si articola un processo di industrializzazione che non voglia essere un fatto isolato né effimero. Quando si parla di « economie esterne » in generale si mette interamente l'accento sulla maggiore redditività di ciascun investimento offerta dallo sviluppo equilibrato. E sviluppo equilibrato significa una espansione multilaterale della capacità produttiva che mantiene il complesso della produzione conforme tanto alle preferenze dei consumatori quando alle

necessità tecniche del sistema produttivo. Concludendo, le aziende a partecipazione statale non solo vengono sollecitate come focolai di una industrializzazione più diffusa, ma anche come termine di confronto, per quanto riguarda l'industrializzazione locale della grande iniziativa privata che, là dove sfrutta le risorse meridionali, ha rinunciato a sviluppare intorno a sé un sistema di piccole e medie aziende e di economie locali.

I programmi di investimento resi noti dalle imprese a partecipazione statale sembrano invvero possedere caratteristiche tali da renderli adeguati ai compiti ad essi assegnati dalla politica economica governativa, ma perché gli enti di gestione possano assolvere al compito più difficile, che è appunto quello di mostrare all'iniziativa privata come una grande attività industriale sia capace di realizzare attorno a sé le « economie esterne » che equilibrano e mantengono gli sviluppi del reddito, occorre che lo Stato provveda a rivedere la propria azione infrastrutturale rendendola effettivamente adeguata al processo di industrializzazione mosso dall'intervento pubblico.

Ciò non significa soltanto mantenersi nell'orientamento intrapreso in questa ultima fase della Cassa per il mezzogiorno, ma significa anche che la politica della creazione delle infrastrutture deve organicamente seguire il determinarsi delle zone di sviluppo economico.

Occorre che lo Stato non privi dell'appoggio della politica infrastrutturale proprio i suoi strumenti d'intervento là dove il loro impegno e le risorse locali fanno intravedere la possibilità che nuove aree del meridione entrino nel ciclo dello sviluppo industriale. Organizziamo il sistema delle infrastrutture intorno ai nuovi punti di « rottura » che le imprese a partecipazione statale stanno determinando. Si tratta di rispettare del resto un solenne impegno, impegno alla diffusione del processo di industrializzazione, allo sviluppo equilibrato che l'iniziativa privata nel Mezzogiorno ha dimostrato di non essere in grado di risolvere. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Colasanto. Ne ha facoltà.

COLASANTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, per Napoli e per me, rappresentante dei lavoratori napoletani, quella delle industrie a partecipazione statale è la storia di una piaga lancinante, apertasi nell'autunno del 1943 — allorché alle distruzioni dei duecento bombardamenti si aggiunse il minuzioso e completo sabotaggio tedesco — e che sanguina tuttora.

Nei primi giorni di quel lontano 6 ottobre le truppe alleate completarono la distruzione, asportando le scorte ed utilizzando quelle officine come parcheggi di camion e non per altre utilizzazioni, nonostante le loro stesse necessità belliche. Agli operai fu vietato l'accesso nelle loro fabbriche: tutti vennero licenziati e tutti, mentre mancavano acqua, gas e luce, dovettero arrangiarsi col piccolo contrabbando anonario e magari con l'accattonaggio dai soldati anglo-americi, invero non avari, per sfamare se stessi e le loro famiglie, con farina di piselli, poche patate ed altri vegetali, compresi alcuni normalmente riservati alle bestie.

I più alti dirigenti, per paura o perché realmente compromessi col fascismo e con i tedeschi, scapparono quasi tutti.

Sol quando il fronte di battaglia raggiunse e superò il Garigliano, qualcuno che ci seppe fare ricominciò ad entrare nei piazzali di dette officine ed a sperare nella ricostruzione. E sol quando la lotta avanzò sulla cosiddetta linea gotica, fu possibile, a pochi dirigenti in sottordine ed a gruppi di operai, che non avevano nessun altro mezzo per guadagnare un po' di pane, di ricominciare a recuperare un po' di materiale, a saldare pezzi rotti ed a ricomporre le loro, sì, le loro macchine e con esse le loro speranze di lavoro e di pane. Con questi mezzi di fortuna, ove li lasciarono liberi di lavorare, si arrangerono in tutto quello che era loro possibile fare specialmente nelle riparazioni di automezzi, nei pochi e ristretti reparti che riuscirono a riallestire, essendo le officine in gran parte ridotte a piazzali sconquassati ed a cumuli di rovine.

A Napoli, si salvarono, in alcuni casi totalmente ed in altri parzialmente, solo le industrie, sia per le loro modeste dimensioni, sia perché là v'erano dei padroni che non scapparono e « ci seppero fare ».

Nelle regioni del nord vi fu occupazione piena, con alti salari, dal 1943 al 1945, anno in cui fu decretato il blocco dei licenziamenti. Se le industrie napoletane, con capitale quasi totalmente pubblico, avessero seguito le stesse norme, 25 mila dipendenti non sarebbero rimasti disoccupati da 2 a 4 anni e non avrebbero complessivamente perduto almeno 700 milioni di salari, in lire di allora, pari ad oltre 70 miliardi attuali.

Di altrettanto sarebbero aumentate le perdite delle aziende di cui ci occupiamo e quindi l'onere della collettività nazionale, onere in questo caso, catalogabile come vero danno di guerra.

Comunque, durante il periodo intercedente fra il rilascio delle officine da parte delle truppe e la piena ripresa dei rapporti col nord con la nomina dei nuovi responsabili nazionali dell'I. R. I., in queste industrie, sotto la guida di commissari nominati dal prefetto, fiorirono molte piccole iniziative, in relazione alle esigenze del mercato di allora, ma, ovviamente, su un piano di conversione da industrie belliche in industrie per i bisogni civili. Ripresa l'organizzazione tecnico-amministrativa, l'I. R. I. ricominciò a fare e disfare programmi di lavorazione, non coordinati neppure nell'ambito napoletano.

Perché questi ricordi storici? Per richiamare, ancora una volta le cause delle situazioni che esporrò in seguito.

In quei frangenti si chiedevano aiuti al Governo; ma ogni realizzazione, anche su un piano programmatico, era difficile. L'I. R. I. dipendeva sì e no dal Ministero dell'industria, che, almeno per le cose napoletane, sembrava in tutt'altre faccende affaccendato. Non esistevano un ministero ed un ministro responsabili, e, praticamente, i funzionari dell'I. R. I. facevano completamente il bello ed il cattivo tempo.

A Napoli, sacrificata da tale andazzo, con le industrie che non si ricostruivano, mentre altrove si lavorava a pieno carico, in una congiuntura favorevole, sorsero timori e preoccupazioni che certi indirizzi e certi atteggiamenti potessero anche dipendere da influenze di gruppi di pressione delle regioni più avanzate, che mal vedevano industrie concorrenziali. Comandavano i più forti, ed i più forti non eravamo noi del Mezzogiorno!

Finalmente si costituì il Ministero delle partecipazioni e con questo si ebbe un responsabile politico dell'andamento delle partecipazioni statali. Un po' per il naturale rodaggio ed un po' per altre cause, questo organo dell'amministrazione ha stentato a far sentire il suo peso. Ma non è più così da quando il dicastero è diretto dall'onorevole Ferrari Aggradi, il quale ritiene che le partecipazioni statali debbano inserirsi come strumenti propulsori della politica economica del Governo. Così ha detto più volte e così mostra di voler fare. Ed è questo che sono andato reclamando dal 1945 in poi, senza riuscire a farlo intendere a coloro che non avevano voglia di intenderlo.

Lo Stato continuava a considerare l'I. R. I. un male ereditato e necessario; utilizzava questo suo patrimonio non come coadiuvante dell'azione di sviluppo fissata dal Parlamento, Parlamento che, almeno

ufficialmente, doveva ignorare quello che si svolgeva in questo settore. Attualmente invece, noi tutti abbiamo ricevuto magnifiche relazioni, che ci danno una visione esatta e concreta dello stato delle cose.

Vorrei solo pregare il ministro di fare in modo che le prossime relazioni non parlino soltanto di nord e di sud. Dobbiamo tendere ad equilibrare non solo le due grandi divisioni geografiche, ma anche le varie differenti economie esistenti all'interno di queste divisioni. E non è male che balzino evidenti le varie necessità sociali, per meglio giudicare quello che si è fatto e quello che si vuol fare.

La relazione afferma che al Mezzogiorno necessita l'intervento pubblico anche all'interno delle infrastrutture tradizionali, come quelle dei lavori pubblici.

Il ministro ha precisato che, nel quadro dei compiti fondamentali spettanti allo Stato per l'elevazione delle aree economicamente sottosviluppate, il problema degli interventi delle partecipazioni statali si pone non solo in termini quantitativi, come volume complessivo degli investimenti, ma pure in termini qualitativi. Io non penso che si possa fare a meno di questo intervento e lo invoco veramente massiccio, come forza d'urto necessaria per uscire dalla situazione attuale.

Gli onorevoli Muscariello e Alpino credono invece che si possa fare a meno di questo intervento. All'onorevole Muscariello, che è napoletano, dico che sarei dispostissimo a fare a meno dell'intervento delle partecipazioni statali, se certi compiti fossero stati assunti dalla iniziativa privata. Fate venire i privati ad impiantare industrie nelle nostre regioni! Il problema sta nei termini esposti dall'onorevole Ferrari Aggradi: il capitale pubblico deve sostituire l'iniziativa privata ove questa manchi. Se i privati avessero operato più attivamente, se i privati imprimevano al paese il necessario sviluppo industriale, lo Stato potrebbe pensare ad altro. Ma così non è, purtroppo!

Lo schema di sviluppo Vanoni era fondato in buona parte sullo sviluppo del Mezzogiorno, ma nella realtà la realizzazione di questo schema non si è verificata proprio la parte che riguarda tale sviluppo. Quivi si prevedeva di investire 2.700 miliardi dal 1955 al 1964: se ne sono investiti annualmente 70-80 miliardi e solo per gli ultimi 4 anni si pensa di investire, annualmente, quasi 200. La disoccupazione in queste regioni rimane paurosamente strutturale, mentre si sono realizzati sensibili e concreti miglio-

ramenti in altre zone. In definitiva, siamo rimasti molto lontani dalla intensità dello sforzo di rottura che il piano prevedeva.

L'intervento pubblico non può non essere programmato in piani pluriennali, flessibili, integrabili ed adattabili, a mano a mano, alle situazioni in continuo e rapida evoluzione.

Gli investimenti pubblici vanno fatti specialmente ove vi sono risorse neglette da utilizzare. Di queste risorse ve ne sono molte nel Mezzogiorno, con larghe possibilità di immettere mezzi materiali ed umani nel ciclo produttivo nazionale.

Una politica di sviluppo, specie nelle regioni meridionali, può essere fatta soltanto con estrema energia e libertà d'azione da parte dei responsabili di tutto o di parte delle imprese pubbliche. Il ministro ha precisato, con una circolare, le competenze delle aziende, delle finanziarie, dell'I. R. I. e del Ministero, nell'ambito di una corretta interpretazione della legge. Ma nel meridione, non tutto si è svolto e si svolge secondo la volontà del ministro. Le aziende in genere e le napoletane in particolare, non sono in grado di prendere iniziative, né di fare programmi, né di acquistare e vendere, né di cercarsi i loro fornitori ed i loro acquirenti. Dipendono completamente dalle finanziarie. E di queste non sempre si riesce a comprendere i programmi né a lodare quello che fanno. Comunque, certo è che le finanziarie finiscono con l'ostacolare la libera e scarsa attività dei direttori e dei consigli di amministrazione delle aziende, tutti costretti a marciare su binari obbligati.

Poco vale l'eventuale spirito d'iniziativa, perché regnano indirizzi burocratici e norme gerarchiche che talvolta hanno poco da invidiare alle amministrazioni statali. In questo modo i movimenti delle aziende risultano impacciati, i dirigenti lasciano correre per non avere l'aria di piantagrane, e, specialmente per il collocamento dei prodotti, si prendono scarse iniziative e si perdono buone occasioni.

Vi sono state comunque dichiarazioni impegnative e sono stati manifestati propositi e orientamenti politici dei quali prendiamo atto, per i quali ringraziamo. Occorre però che gli indirizzi indicati siano realmente eseguiti a tutti i livelli, pur con le dovute cautele e sorveglianze.

La relazione ministeriale parla di interventi nelle attività fondamentali e di programmi di investimenti armonicamente ripartiti in tutte le gamme dei diversi settori, per dar luogo ad un equilibrio per cui le

spese siano utilizzate in modo da restringere le strozzature esistenti e da non renderne possibile la formazione di nuove, in qualsiasi branca.

Il problema, però, non è soltanto di equilibrio astratto. E non è neppure limitato alla semplice indiscriminata creazione di nuove fonti di ricchezze: non si può fare, come diceva l'onorevole Radi, un grattacielo nel deserto, né pianificare, senza solide possibilità realizzatrici, industrie che devono vivere in una economia di mercato. Bisogna tener presente che si opera su un corpo vivo ed in zone nelle quali esistono tradizioni, interessi acquisiti, pedane di lancio e situazioni avviate. Studiare un piano regolatore di una nuova città da costruire è cosa diversa dallo studio interessante la sistemazione e lo sviluppo di una delle nostre città. Di conseguenza l'equilibrio al quale dobbiamo mirare deve essere sociale-economico e non può consistere in una semplice ripartizione degli investimenti.

Molto si è fatto per le zone depresse; ma non quanto era necessario. Innegabilmente — e su questo, mi pare, siamo tutti d'accordo — si è perduto molto tempo e non si sono utilizzati bene i mezzi disponibili, per mancanza di coordinamento fra le diverse forze che hanno agito, o che avrebbero dovuto agire per lo stesso fine. Il sud ha sofferto per l'indirizzo unitario impresso all'economia nazionale dopo il 1866, indirizzo unitario a parole, ma non nelle sue conseguenze, perché, sul piano generale e su quello settoriale, tenne conto solo delle esigenze delle forze più influenti.

Come non si possono usare gli stessi indumenti per uomini di diversa taglia, così non si possono seguire gli stessi indirizzi per zone di diversa situazione economica.

I malanni del Mezzogiorno derivano principalmente dal fatto che, dopo il compimento dell'unità nazionale, la politica economica del paese fu influenzata dai gruppi industriali del nord e lasciò libero gioco alle forze in contrasto, danneggiando il Mezzogiorno, che si trovava in diversa particolare situazione. Qualche esempio: i debiti di alcune regione pagati da tutti e specialmente dal sud, anche attraverso le confische e le vendite dei beni ecclesiastici esistenti nell'ex-regno delle due Sicilie; indirizzo doganale; politica agraria, ecc. Deve essere considerato anche sotto questa luce di restituzione del mal tolto, il dovere di solidarietà cui sono chiamati tutti gli Italiani e particolarmente quelli delle regioni più avanzate, per il risollevarlo delle aree depresse, aree con forze inutilizzate o scarsa-

mente utilizzate, che vanno inserite nel corpo vivo dell'economia nazionale.

L'esperienza degli ultimi anni prova che un elemento determinante, per la rinascita del Mezzogiorno, può essere l'orientamento geografico degli investimenti. Attualmente questo principio è riconosciuto da molti, ma io, pover'uomo, lo vado illustrando da tempo richiamandovi l'attenzione del Governo.

Già nel 1957, parlando sul bilancio della industria, invocavo questo indirizzo, precisando che non chiedevo la chiusura di fabbriche al nord per consentirne l'apertura di altre al sud, ma nel senso che si dovesse favorire la localizzazione nelle zone depresse delle nuove iniziative richieste dal complesso della economia nazionale. Questo chiedeva un mio ordine del giorno illustrato il 22 giugno 1956 ed accettato dal Governo; ma questo non è stato fatto.

Guardiamo quello che hanno fatto gli altri paesi, in materia di prelazione. Particolarmente indicativo al riguardo è l'esempio dell'Inghilterra: non vedo perché non possiamo fare noi quello che è stato fatto nella liberista Inghilterra.

Per orientare gli investimenti occorrono incentivi e norme di prelazione. Se, ad esempio, nel campo dell'edilizia, volessimo avviare le nuove costruzioni verso zone che ne hanno maggior bisogno, basterebbe riservare tutte le facilitazioni ed i contributi dello Stato alle costruzioni da fare nelle località che hanno più alti indici di affollamento per vano e di affollamento superficiale. In questo modo l'attività edilizia aumenterebbe là dove ce n'è maggior bisogno, ma non diminuirebbe molto nelle località ove i cittadini hanno maggiori disponibilità di mezzi e potrebbero far da loro.

Come la politica economica unitaria ha danneggiato le regioni meridionali, così l'indirizzo unitario dell'I. R. I. e specialmente l'aggancio delle aziende meccaniche meridionali alle consorelle più forti del nord, hanno danneggiato il sud e, particolarmente, la provincia di Napoli.

I precedenti rendono perplessi di fronte alla eccessiva verticalizzazione delle partecipazioni statali. Si teme che ciò finisca col mettere una parte dell'Italia alla mercé di una altra, le aziende deboli alla mercé delle più forti. In queste ultime vi sarà sempre qualcuno che comanderà in base alle sue visioni, alle sue simpatie, agli interessi di quanti gli stanno vicino, senza considerare i sacrifici che correlativamente si impongono ai lontani.

La verticalizzazione I. R. I., società finanziarie, gruppi di specializzazione e società capo-gruppo, risponde, sì, ad un criterio logico moderno, ma abbisogna di correttivi, se non si vogliono danneggiare le zone che dovrebbero particolarmente aiutarci. Accade che le aziende-capo gruppo, nel settore meccanico, risultano tutte concentrate al nord. Le aziende napoletane finiranno col diventare succursali delle prime, magari di essere incaricate delle lavorazioni di punta, con diagrammi di commesse e quindi di quantità di lavoro molto oscillanti, con probabilità di essere sacrificate per prime, in caso di depressione, con certezza di depauperare il sud di direzioni, uffici studi, uffici commerciali, eccetera. D'accordo sui gruppi di specializzazione, ma occorre un equilibrio anche in questo campo.

Onorevole ministro, nel settore delle imprese con capitale pubblico, se si vogliono raggiungere certi obiettivi di politica economica, non bastano tipi di organizzazioni con ammodernamenti innestati sui concetti tradizionali e sulle posizioni dei più forti. Dopo queste impostazioni il resto viene da sé. Rapporti umani che determinino orientamenti, simpatie, maggior fiducia nei vicini che si conoscono. Anche per i dirigenti di queste aziende-capo gruppo non sarà facile dire di no ai potenti. Anche nell'ambito delle partecipazioni statali, figli e figliastri, anche le partecipazioni statali procedono in modo da aumentare e non diminuire il distacco fra nord e sud!

Onorevole ministro, cerchi di far correggere questa organizzazione della Finmeccanica; e magari di facilitare questa correzione con gli altri investimenti necessari da fare nel meridione.

La relazione spiega che viene applicata la norma che riserva alle regioni del sud almeno il 42 per cento dei nuovi investimenti. Questo 42 per cento corrisponde ai rapporti fra le popolazioni e basterebbe solo per marciare mantenendo le attuali distanze, non per altro. E ciò a prescindere dal fatto che l'E. N. I. questa percentuale copre con gli impianti di Gela che si prospettano come un buon affare, che qualunque gruppo finanziario avrebbe fatto. Comunque, prendo atto dell'osservanza di questa norma della riserva del 42 per cento, anche se non basta; ma ricordo che l'I. R. I. deve osservare anche la legge del 1951. In occasione dell'aumento del fondo di dotazione dell'I. R. I., in quell'anno, il Senato approvò per primo, contro il parere del Governo, rappresentato allora dall'onore-

vole La Malfa, come emendamento aggiuntivo, l'articolo 4 della legge 30 agosto 1951, che testualmente prescrive: « L'I. R. I., nei limiti dei compiti e dei fini fissati dal proprio statuto, deve investire una parte delle proprie disponibilità nell'Italia meridionale, per la ricostruzione, la creazione e lo sviluppo di industrie manifatturiere, in modo da raggiungere almeno il potenziale di lavoro esistente nelle regioni meridionali anteriormente alle distruzioni belliche e relativo alle industrie che comunque dipendono dall'istituto stesso. A tale scopo e per coordinare l'attività economica dell'I. R. I. nella Italia meridionale, sarà istituito un ufficio dell'istituto medesimo con sede in Napoli ».

Questa norma non è stata osservata. Io l'ho invocata moltissime volte. Il suddetto articolo 4 l'ho riletto oggi per la quarta volta in quest'aula. E mi auguro di non averlo fatto invano, sperando nella sensibilità politica e sociale, oltre che nella ponderata e ferma energia dell'attuale ministro delle partecipazioni statali.

Prima delle distruzioni belliche, come precisa la legge, non prima della guerra, come ha creduto d'interpretarla qualcuno, nel 1943, le industrie manifatturiere dell'I. R. I., siderurgiche e meccaniche, impiegavano nella provincia di Napoli 36.100 dipendenti. Se a questi si aggiungessero i circa 4.100 che avevano le Cotoniere meridionali, oggi dell'I.R.I., e quindi comprese fra le industrie « che comunque dipendono dall'Istituto stesso », si ha un totale di 40.600 unità. Gli occupati attuali nel settore siderurgico, le due Ilva e la Dalmine, sono circa 5.000, pareggiando approssimativamente la forza del 1943, fra gli aumenti di Bagnoli e la diminuzione di Torre Annunziata. Il settore meccanico e cantieristico, il vero manifatturiero, occupa attualmente circa 11.300 dipendenti con una diminuzione di circa 19.300 posti di lavoro.

Aggiungendovi le Cotoniere che occupano 1.853 lavoratori contro i suddetti 4.500 di Napoli e Frattamaggiore, del 1943, si ricava che l'I. R. I., per obbedire al sopramenzionato precetto legislativo, dovrebbe impiantare nella provincia di Napoli industrie manifatturiere con un potenziale di lavoro tale da impiegare economicamente quasi altri 22.000 dipendenti.

Un ragionamento analogo porterebbe a chiederne altri 800 per la provincia di Caserta ed altri 2.600 per la provincia di Salerno, per gli stabilimenti che colà avevano le Cotoniere meridionali.

Sempre nella provincia di Napoli, nel settore metalmeccanico le aziende private, comprese quelle a carattere artigianale, occupano circa 23.000 lavoratori. Quelle dell'I. R. I. circa 11.300, che rappresentano circa il 33 per cento di tutto il settore. Applicando la legge del 1951 gli occupanti dell'I. R. I., nei due settori suddetti, ascenderebbero alle suddette 36.000 unità e quindi a circa il 63 per cento del totale provinciale in questione. Queste cifre sono approssimate, ma sufficientemente indicative!

Soffermandosi un momento a considerarle e pensando alla massa di circa 30 miliardi in più pei salari annui che si sarebbero ricavati, si finisce col constatare che la estrema povertà di Napoli dipende in buona parte dalla mancata ricostruzione delle industrie col 100 per cento di partecipazione statale. Napoli non sarebbe stata così rovinata, se vi fosse stata una diversa politica degli investimenti e delle produzioni dell'I. R. I.

Questo fenomeno oggi è particolarmente doloroso in una provincia di 2 milioni e mezzo di abitanti, con una densità di circa 2.000 abitanti per chilometro quadrato, densità che arriverebbe a 2.100 o 2.200, se, nel calcolo, non considerassimo le terre incolte e le zone montane. Nessuna provincia d'Italia, nemmeno Milano, ha una simile densità di popolazione. Napoli costituisce oggi la piaga più dolorosa del nostro paese. Vorrei pregare il rappresentante del Governo di considerare le particolari situazioni di tale città rispetto alle consorelle italiane.

Il nostro san Gennaro si deve svegliare alle 2 del mattino per fare ogni giorno centinaia di miracoli per far mangiare altrettante famiglie di disoccupati! Sant'Ambrogio e san Giorgio possono dormire benissimo fino alle nove, perché a Milano ed a Genova non v'è quest'assillo!

A Napoli non vi è quasi più immigrazione: questa è un'altra prova della sua povertà.

Per sanare in buona parte questo male, non manca lo strumento legislativo: occorre applicare la legge del 1951, almeno come un indirizzo di governo da imporre all'I. R. I. ed agli altri interessi in contrario, privati o d'altra natura. Facendo di Napoli un grande centro industriale, si creeranno veramente le premesse per incentivare l'irradiamento delle iniziative, anche private, nell'intero Mezzogiorno. La legge del 1951 più volte ricordata prevedeva, come è stato già detto, la costituzione in Napoli di un ufficio I. R. I. che doveva curare lo sviluppo riparatore e coordinare

l'attività dell'I. R. I. nel Mezzogiorno. Quest'ufficio esiste, ma quasi per burla, con un impiegato che legge i giornali ed un usciere. Quest'ufficio dovrebbe invece costituirsi per i compiti voluti dalla legge e sotto la responsabilità di qualcuno che ne rispondesse direttamente al presidente dell'I. R. I. ed al Ministero delle partecipazioni.

Salvo le osservazioni fatte per i raggruppamenti di specializzazione e per le aziende capo gruppo, riconosco che le aziende devono dipendere verticalmente dalle loro società finanziarie, ma questo non esclude un coordinamento locale ed una incentivazione nell'ambito delle direttive politiche. Il capo di quest'ufficio potrebbe in qualche modo compararsi ad un capo compartimento delle ferrovie dello Stato. Capo compartimento che non ostacola i rapporti verticali nell'ambito dei diversi servizi, ma che l'opera di questi coordina localmente, secondo le direttive della direzione generale.

Un'altra legge che permanentemente non viene osservata è quella concernente la riserva del quinto delle forniture statali alle industrie del Mezzogiorno. È inutile aggiungere che non la osservano, trincerandosi dietro la dizione letterale, tutte le aziende a partecipazione statale! Spessissimo si osserva nella lettera, ma eludendone lo spirito informatore e le finalità. Qualche esempio per chiarire la situazione.

Quando ai cantieri di Castellammare viene commissionata una nave, si considera assegnato al Mezzogiorno un lavoro, mettiamo, di due miliardi, pari all'intero costo della nave. In realtà in quel cantiere si fa poco più della saldatura e del montaggio delle lamiere, spendendo sul posto soltanto il 15 o 20 per cento dell'importo dell'intera fornitura; tutto il resto viene da fuori, è lavoro altrui. Invece, questa cosiddetta legge del quinto dev'essere intesa come riserva del quinto dei lavori occorrenti per tutte le forniture alle amministrazioni dello Stato; come riserva del quinto della manodopera che si impiega nelle forniture statali, ai lavoratori del Mezzogiorno. Se questo è lo spirito della legge, di una legge fatta in base ad un indirizzo di politica economica, e se le aziende a capitale pubblico devono essere strumenti di detta politica economica, non comprendo perché la legge in parola non debba essere applicata dalle aziende a partecipazione statale (E. N. I. compreso); né comprendo perché di questo fatto le stesse aziende non debbano tenere conto anche ai fini dei loro programmi di sviluppo.

Nel chiedere questo, onorevoli colleghi, vi prego di considerare, per la stessa provincia, anche gli spaventosi rapporti tra forze di lavoro e popolazione, la composizione media dei nuclei familiari, il rapporto fra lavoratori occupati e unità disoccupate o sottoccupate. In altre parole, vi prego di esaminare la situazione sociale-economica di questa provincia, per convincervi che è necessario introdurre qualche rettifica nel modo di procedere dello sviluppo economico e per venire realmente incontro ad una delle comunità più bisognose.

Occorre rivalorizzare il Mezzogiorno e Napoli nelle attività economiche e culturali. Oggi Napoli, in correlazione ad altri grandissimi centri, sta retrocedendo, sia sul piano culturale sia su quello economico; con l'aggravante che si tratta di una popolazione buona e sobria, ma soggetta a tutti gli allettamenti ed a tutte le esigenze delle grandi città. Continuando di questo passo, si potrebbe fare di Napoli un centro esplosivo tale da mettere in discussione ed in pericolo molte cose, ivi comprese la stabilità democratica, per le azioni dirette della città stessa e per quelle riflesse che potrebbe suscitare in tutto il Mezzogiorno.

La pazienza di quella popolazione non deve essere motivo per farcene abusare. È gente che spesso è immeritabilmente calunniata. Chi pensa male consideri la sobrietà di vita, l'attaccamento al lavoro, la persistente coesione familiare. E se ne vuole di più, non trascuri le statistiche pei reati di sangue e dei grandi furti, lasciando stare certi arrangiamenti a cui è costretta la gente che ha fame e che ha non solo il diritto, ma pur anche il dovere di sfamarsi.

Passiamo ad occuparci degli investimenti pubblici limitatamente a quelli interessanti il Ministero di cui discutiamo il bilancio. Vediamo come sono ripartiti.

Un padre di famiglia che avesse capitali da investire, supponiamo, in case di abitazioni e che possedesse qualche fabbricato mezzo rovinato, ma riparabile ed ammodernabile, sistemerebbe prima questo e poi costruirebbe dell'altro. Le vecchie aziende dissestate hanno pur sempre un patrimonio di suoli, di fabbricati, di macchine riutilizzabili, di tradizioni, di tecniche e di valori umani: un insieme di ricchezze da mettere nel circuito economico e non da distruggere. Per lo sviluppo del sud si cominci col rimettere in sesto tutte le aziende napoletane già esistenti, e poi si segua col costruire nuovi impianti.

Si è detto che colà vi erano stabilimenti ammalati ed inguaribili che bisognava chiudere. D'accordo sulle malattie, ma non sulla loro inguaribilità: bastava far loro cambiare aria direzionale e riconvertirle secondo le esigenze di mercato. In questo caso si è fatta dell'eutanasia su ammalati guaribili! Colpa del medico. Il medico dovrebbe andare in galera; invece cambia semplicemente di posto. E gli altri non sembrano ascoltare i lamenti della vedova e degli orfani!

Per queste aziende malate, nessuna colpa della loro situazione può farsi alle maestranze. Quando un'azienda è bene diretta, quando i dirigenti sanno bene studiare le situazioni di mercato e preparare piani adatti di produzione, quando, come nel caso nostro, non mancavano neppure i capitali necessari per sistemarle, se le si è fatte chiudere, si pensa a mala volontà od a scarse capacità dei dirigenti dei diversi gradi, dirigenti che non erano napoletani e non hanno sentito i bisogni dei napoletani. Perché la responsabilità di altri deve ricadere sulle maestranze di queste aziende?

Lo Stato avallava queste responsabilità e, pertanto, la comunità nazionale deve in qualche modo riparare a questi errori, a queste colpe.

L'industria napoletana prima delle guerre era equilibrata nei diversi settori produttivi e negli stessi rami della meccanica. Si costruivano: locomotive complete, materiale ferroviario trainato completo, navi mercantili e grandi corazzate, complete anche delle macchine. Si faceva di tutto e la produzione s'integrava fra le diverse aziende, così come avviene nei grandi centri industriali.

Dopo la prima guerra mondiale il fascismo destinò queste aziende quasi esclusivamente alla costruzione di materiale bellico, su commesse di Stato che resero superflui gli uffici studi ed i reparti commerciali, anchilosando lo spirito imprenditoriale e le iniziative dei dirigenti. Anche questa non è stata colpa dei napoletani.

Successivamente, dopo le ricordate distruzioni della seconda guerra, gli operai ed i dirigenti napoletani tentarono una riconversione della produzione di queste aziende, attraverso molti espedienti, per attuare nuovi programmi di lavoro in relazione alle richieste di mercato e rendere sempre più efficienti le officine esistenti. Ciò con mezzi quasi di fortuna e senza alti aiuti morali ed economici per vincere la concorrenza di altre regioni. Coloro che avevano preso utili iniziative furono sostituiti. Così un immenso

patrimonio non fu utilizzato convenientemente, mentre si sarebbe potuto sfruttare della favorevolissima congiuntura post-bellica.

Da tutto ciò è derivata una grave situazione di disagio con la conseguente perdita di molti miliardi e con la nostra assenza dai mercati esteri, allora avidi di acquisti.

A questo proposito ci tengo a far presente che le perdite delle aziende I. R. I. napoletane sono state di gran lunga inferiori a quelle registrate in altre zone negli stessi periodi di tempo. La Navalmeccanica di Castellammare ha perduto pochissimo rispetto ai cantieri riuniti dell'Adriatico ed a quelli di Genova e di Livorno. Paragoni simili potrebbero farsi nel campo della meccanica, senza dire che le perdite contabili delle aziende napoletane vanno depurate dalle spese fatte per cambiare e ricambiare programmi di produzione, per interessi ed ammortamenti di debiti veramente bellici, fatti quando altrove si realizzavano grandi guadagni.

Per le malattie dichiarate inguaribili, perché non curate, a Napoli si chiuse l'officina aeronautica che dava lavoro a 1.500 operai; si sono chiusi i cantieri di Vigliena, le officine ferroviarie della Bufola e le officine sussidiarie aeronautiche che complessivamente davano lavoro a 4.500 dipendenti. È stata chiusa l'I. M. E. N. A. di Baia che occupava 4.000 dipendenti nel 1943 e 770 nel 1957, fra breve si chiuderà anche l'I. M. A. M. Sono state ridimensionate e ridotte a circa un terzo l'« Avis » di Castellammare, a quasi metà la ex Navalmeccanica, parte cantieristica, e l'O. M. F.; a quasi un sesto il complesso di Pomigliano d'Arco; a meno della metà i complessi dell'attuale A. E. R. F. E. R. Nell'insieme le riduzioni dei posti di lavoro sono state di circa 22 mila unità come accennato prima.

Qualcuno potrà osservare che in base ai nuovi programmi di avanzatissima applicazione questa tremenda marcia indietro è stata quasi, dico quasi, totalmente fermata. Riconosco questa quasi fermata, ma non basta: occorre invertire rapidamente il senso di marcia, smetterla, finalmente, con i cosiddetti ridimensionamenti e con le chiusure e le alienazioni, a valore di rottami, di aziende pubbliche, per iniziare sia la fase di potenziamento degli stabilimenti che ancora rimangono, sia il periodo dei nuovi investimenti riparatori.

Sul piano meramente economico, lo Stato paghi i danni fatti alle sue aziende. Sul piano sociale, lo Stato paghi finalmente i danni fatti

a Napoli ed ai napoletani. È un primo passo necessario, se veramente si tende allo sviluppo del sud. Non si può andare avanti con piani che oserei chiamare un po' empirici. L'onorevole Radi ha detto che è inutile costruire grattacieli nel deserto. Lo ripeto anch'io, senza avere nessun merito di osservare ciò, ma avendo il dolore di dover ripetere questo concetto da più anni.

Il capitale privato opera molto scarsamente nel Mezzogiorno. Occorre il capitale pubblico e l'intervento diretto del Ministero delle partecipazioni statali per curare il risanamento della situazione napoletana.

L'onorevole ministro ha affermato che dobbiamo operare là dove vi sono risorse da valorizzare. Noi abbiamo molte risorse inutilizzate da valorizzare e, fra queste, i fattori umani qualitativamente adeguati o facilmente adeguabili e, quantitativamente, sovrabbondanti rispetto a tutte le attuali possibilità di impiego. Attualmente la gente del Mezzogiorno cerca lavoro altrove, all'estero e nelle nostre regioni del nord. Ma credete, onorevoli colleghi, che possa durare eternamente il fenomeno della emigrazione, sia pure interna? Potete pensare che le zone povere del Mezzogiorno debbano allevare ed istruire i loro figli, per mandarli poi ad arricchire altre zone, e così impoverirsi e dissanguarsi sempre più?

A lungo andare, anche per le situazioni sociali che si creano nelle zone di immigrazione, questo non sarà più possibile. Già gli operai di Torino si lamentano dei meridionali che fanno concorrenza, indebolendo la loro situazione, di fronte al padronato, con conseguenze che si faranno sempre più sentire, anche nelle lotte sindacali. Hanno ragione di lamentarsi; ma hanno avuto torto nel non considerare necessaria e nel non rendere operante la loro solidarietà, per far sollevare i fratelli delle zone depresse.

A questo punto i dirigenti dell'I. R. I. e della Finmeccanica diranno che vaneggio senza fondamento; e mi domanderanno: quali industrie dovremmo impiantare? Che cosa costruire se il mercato non può assorbire più di quanto all'I. R. I. ed alla Finmeccanica si produce? Si ragiona così da molti anni e nel frattempo, grazie a Dio, il potenziale industriale italiano è aumentato di molto, in tutti i campi, anche in quello della meccanica.

Facciamo più accurate e più larghe ricerche di mercato. Si muovano, anche all'estero, per acquisire lavoro. Chi sta seduto comodamente dietro il tavolino aspettando le commesse, nel 99 per cento dei casi rimane senza lavoro.

Non bisogna dimenticare che per i pezzi di ricambio la stessa Inghilterra, la Germania e la Francia, dove comincia a scarseggiare la manodopera, possono trovare conveniente di affidare alle nostre officine parte del loro lavoro. Ma, per ottenerlo, occorre un maggiore dinamismo, maggiore volontà; occorre un modo di agire da industriale privato, almeno in questo campo.

Comunque, io sono portatore di una istanza politica. I tecnici trovino loro, che ne sanno più di me, i mezzi di soddisfarla.

Concludendo questa parte, ripeto che è necessario ridare a Napoli il suo potenziale industriale e stabilire colà un certo coordinamento orizzontale, anche nei programmi di lavoro, come previsto dalla legge citata.

E ciò sarà più evidente, se si considera che al vertice delle finanziarie non si trova gente legata agli interessi di Napoli; che molti dirigenti sono a Napoli con la mentalità di funzionari che devono rimanere in certe sedi, per dovere di ufficio.

Anche nella scelta degli amministratori ai vertici e localmente vi sono obiezioni da fare. E da farle chiedendo, né più né meno, che l'applicazione della circolare fatta in proposito dall'onorevole ministro Ferrari Aggradi, applicazione che certamente metterebbe in condizioni meno peggiori il Mezzogiorno, specialmente negli enti e nelle società a carattere nazionale.

Le critiche che si vanno sussurrando ovunque non sono tutte ingiustificate. Cerchiamo quindi, onorevole Garlato, di guardare a fondo anche questo problema e di trovare una soluzione adeguata. Ci duole il cuore nel sottolineare questi aspetti deteriori; ma ci incombe l'obbligo di farlo, e di farlo da questi banchi, anche per chiarire che errori del genere interessano aspetti pratici applicativi e non aspetti politici.

È opportuno, inoltre, rivedere i criteri di scelta dei rappresentanti dei consigli di amministrazione delle società. Non credo, se si vuole parlare di autonomie, che questi consigli debbano essere costituiti da funzionari dell'I. R. I. che hanno altri incarichi e talvolta gravosi doveri e solo da qualche estraneo, spesso impreparato.

Se talvolta capita un competente che ama discutere le deliberazioni che si devono prendere, viene inevitabilmente messo fuori, con maggior o minor garbo. Onorevole Garlato, a questi consigli di amministrazione si va con i verbali già redatti!

A questo punto mi preme dire qualcosa all'onorevole Erisia Gennai Tonietti. Mi com-

piaccio innanzitutto della sua magnifica e pregevole relazione. Sono però costretto a formulare qualche rilievo. È vero che una circolare del ministro riconosce per i dirigenti di azienda un potere ed una funzione di iniziativa, però, onorevole Gennai Tonietti, nella pratica ciò non accade, come ho dimostrato. Se vuol rendersene conto, venga ad esaminare la cosa in una qualsiasi azienda napoletana. Non si qualifichi però come deputato e in particolar modo come deputato democristiano, altrimenti le risposte alle sue domande non saranno date con assoluta franchezza.

Nella sua relazione ella ha accennato al problema dei costi. Siamo d'accordo che bisogna fare ogni sforzo per raggiungere costi competitivi; ma non si deve dimenticare che i costi aziendali sono fortemente e negativamente influenzati dagli ammortamenti dei debiti, dalle spese generali, da attrezzature adatte, da idonee organizzazioni del lavoro e dai costi dei materiali che si devono acquistare per le lavorazioni. A Napoli certe aziende, nei periodi acuti delle loro malattie computavano spese generali dell'ordine del 2000 per cento, per l'incidenza degli interessi, degli ammortamenti e del pagamento di forti gruppi improduttivi per mancanza di lavoro.

Onorevole Garlato, non è possibile che gli interessi e gli ammortamenti siano caricati sulle spese e sui costi al di là di certi limiti. Per questo non si vincono le gare e si procede di male in peggio. I gravissimi debiti si paghino o si accantonano. E si facciano compilare bilanci di esercizio veramente rispondenti alle operazioni attive e passive fatte nell'anno.

È passo ad alcune considerazioni settoriali ed aziendali seguendo l'ordine della relazione governativa.

Per l'energia elettrica a noi non importa tanto di sapere se dobbiamo o no statizzare tutto o solo certe aziende. Prima vivere e poi filosofare. Lascio filosofare a chi si intende di filosofia. Io non me ne intendo. A noi meridionali importa l'unificazione delle tariffe, almeno per ora. Unico fornitore di energia elettrica è il gruppo S. M. E., in maggioranza dell'I. R. I.

Lo Stato potrebbe validamente intervenire in questo settore; anche a costo di rendere passivo l'esercizio di tale gruppo e di sussidiarlo, a carico della comunità nazionale, per evidenti fini di sviluppo economico e di solidarismo. Ci rendiamo conto dei motivi di ordine economico che ostano all'adeguamento

richiesto, ma occorre fare uno sforzo, anche utilizzando di più la cassa di conguaglio per unificare non solo il prezzo del chilowattora per la illuminazione e per la forza motrice, ma puranche le spese di allacciamento e gli oneri accessori, come le quote fisse per minimo garantito e per nolo contatori. Questa unificazione delle tariffe, al consumatore, deve rendersi obbligatoria anche nel caso di sub-distributori.

È vero, la distribuzione di energia a Milano, per la manutenzione ed il grado di utilizzazione di tutti gli impianti, costa molto meno che in Calabria; ma qui non si può agire in base ai costi aziendali, onorevole relatore. Ed all'italiano sperduto in un paesello della Calabria, bisognerebbe far pagare meno, e non più, di quanto pagano i residenti nei grandi e nei grandissimi centri.

È vero anche che, alla semplice produzione, l'energia costa molto più nel meridione.

Se ella, onorevole sottosegretario, notasse i rapporti tra l'energia idroelettrica e quella termica, constaterrebbe che la produzione del sud presenta una percentuale enormemente maggiore di energia termica, rispetto a quella idrica. Senza dire che gli stessi impianti termoelettrici, salvo pochi, sono stati costruiti in questo dopoguerra e sono quindi in fase di ammortamento pesante.

Concludendo su questo punto chiedo, prima di tutto, che il Ministero si faccia carico di ottenere la reale unificazione delle tariffe elettriche in tutto il territorio nazionale. Quando questo si realizzerà avremo dato un grande impulso al progresso della vita civile e all'industrializzazione del Mezzogiorno.

GARLATO, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. È questione di competenza del Ministero dell'industria.

COLASANTO. Sì, ma io parlo delle tariffe da far applicare da aziende a partecipazione statale.

Per la siderurgia, noi napoletani siamo contenti dell'attuazione del piano Sinigaglia e del piano Finsider, in base ai quali l'Ilva di Bagnoli è stata prima ricostruita e poi sviluppata. Siamo grati alla memoria dell'ingegnere Sinigaglia. Ma anche qui, c'è un però.

A Torre Annunziata nel 1953 lavoravano oltre 2.000 operai, nel 1954 essi erano ridotti a 1.250 e nel 1960 ad appena 825.

Quando si pensi alla situazione di quella città, ci si rende conto come questa diminuzione di occupazione incida sulla carne viva di quel popolo.

Che cosa chiediamo? Che a Torre Annunziata si continuino lavorazioni più economicamente realizzate a Bagnoli o allo S. C. I. di Cornigliano? Niente affatto. Chiediamo altre produzioni, che si potrebbero e si dovrebbero fare; altre produzioni aggiuntive a quelle attuali, scegliendole in modo da tener conto del mercato meridionale e di quello del bacino mediterraneo. Come pensare allo sviluppo equilibrato del Mezzogiorno se le forniture di metalli speciali, di bullonerie, di derivati dalla vergella o di altro, devono essere fatte da industrie di altre regioni, anche alle stesse aziende I. R. I. del Mezzogiorno? Il sud non vuole essere soltanto mercato di consumo, ed il consumo vuole ampliare parallelamente alla produzione.

La Dalmine ha a Torre Annunziata un magnifico stabilimento per la produzione di tubi senza saldatura, con calore magnetico. Questi tubi costano molto meno di quelli saldati. Però la Dalmine, per far lavorare altri suoi stabilimenti, costruisce in gran copia tubi saldati, mentre Torre Annunziata utilizza scarsamente il suo potenziale attuale: potenziale che potrebbe agevolmente aumentarsi perché la società dispone di ottimi suoli, acquistati in base ad un progetto più ampio di quello realizzato, fra il mare e la stazione ferroviaria.

In queste condizioni si fanno sorgere altre iniziative, della stessa società, per la fabbricazione di questi tubi a Genova e, si vocifera, pure a Taranto. Si parla tanto di specializzazione delle aziende; ma questa specializzazione non sembra territorialmente irriversibile; e si richiama quando colpisce gli interessi dei lavoratori meridionali.

All'infuori di questo panorama, c'è anche il fatto che le mercedi nell'ambito della Finsider sono fortemente sperequate fra nord e sud. Esempio: allo S. C. I. di Cornigliano un manovale comune guadagna 24 mila lire in più al mese di un pari qualifica che lavora all'Ilva di Bagnoli con le medesime mansioni. Un operaio specializzato nello stesso S. C. I. guadagna 53 mila lire in più del collega di Bagnoli. E potrei continuare, perché ho qui le tabelle-paga; ma, ripeto, sarei pronto a tacere se fossi sicuro che questo sacrificio dei lavoratori napoletani andasse a beneficio dei nostri disoccupati. E che con i risparmi così realizzati si ampliasse, per esempio, lo stabilimento di Torre Annunziata, sino a fargli riassorbire la quantità di operai licenziati negli ultimi anni. Viceversa questo non è. Ed allora ditemi

perché fra due italiani che lavorano uno a Genova e l'altro a Napoli debbono esistere le sperequazioni lamentate.

Il settore meccanico è stato molto malato e lo è ancora, nel campo I. R. I. Non così nel campo privato.

Contrariamente a certe opinioni correnti, penso che nel nostro paese le industrie meccaniche potrebbero e dovrebbero svilupparsi, specialmente nel Mezzogiorno; magari con qualche protezione compatibile con gli impegni internazionali. E magari abolendo certe agevolazioni per importazioni dall'estero, passandole, invece, ai macchinari costruiti nel Mezzogiorno.

In Italia i metalmeccanici sono 600 mila, in Germania 6 milioni: il rapporto, quindi, è da uno a dieci, a quasi parità di popolazione. Rilevo questo per confermare indirettamente le invocate iniziative di sviluppo, anche in rapporto alla disponibilità di manodopera. Forse occorrerebbe maggiore coraggio. Quello meccanico è il settore più competitivo, anche all'interno, e specialmente nei confronti dell'industria privata.

Ciò rende più difficile il problema: ma questo non toglie che in questo settore si possa e si debba operare, specialmente nel Mezzogiorno ed a Napoli, con programmi di lavori e lavorazioni non dipendenti da aziende, gruppi ed interessi di altre regioni.

A Napoli normalmente ci lasciano fare solo lavorazioni di parti di macchine e di congegni. Ad esempio, la Microlambda costruisce radar; ma in effetti fa la sola parte elettronica ed il montaggio elettrico; il resto, il più, si fa altrove. Ho qui accennato a quanto avviene per Castellammare e potrei continuare il rosario per tutte le aziende e per tutte le commesse di lavoro. E questo avviene perché manca a Napoli la possibilità di una integrazione produttiva fra le diverse aziende dello stesso I. R. I. Dipende ciò da un programma preordinato in danno della zona da sviluppare?

E nell'indirizzo di queste aziende va pure tenuto presente che a Napoli si devono fare, in prevalenza, lavori di meccanica grossa e grossolani e non quelli di meccanica fine e di precisione, che meglio si proiettano nell'avvenire. Vale l'esempio dei due complessi di Pozzuoli, gli stabilimenti meccanici e l'I. M. E. N. A., che con una tradizione gloriosa di lavori di precisione e di meccanica fine sono stati destinati al montaggio di carri ferroviari abbassando, per desuetudine, anche il livello qualitativo delle maestranze.

Dell'aeronautica gli operai napoletani non si possono occupare, chissà per quale miste-

rioso motivo. Eppure esistono una tradizione ed un vasto campo di aviazione ancora oggi poco utilizzato. Un altro mistero è quello per cui l'Alitalia, cioè una società dell'I. R. I., debba comprare all'estero tutti i suoi apparecchi. Capisco che ciò possa verificarsi in periodi di avviamento; ma non penso che i nostri tecnici siano tanto poco intelligenti da non sapere neanche imitare gli altri, né che le aziende della Finmeccanica non debbano cercare di svilupparsi e tentare anche i mercati esteri, per non rischiare perdite. Chi più dell'Alitalia dovrebbe incentivare la ripresa ed il potenziamento di una industria dell'avvenire, come quella aeronautica?

Altro rilievo: la costruzione delle macchine elettriche. In questo campo nel sud vi è la O. C. R. E. N., la quale deve svilupparsi poco per una serie di circostanze incomprensibili. E badate che essa è in buona parte dell'I. R. I., attraverso la partecipazione della S. M. E.

Macchine elettriche non se ne devono fare a Napoli, forse per non disturbare grosse aziende private di altre parti.

Le commesse statali vengono per lo più assegnate alla Finmeccanica e fin qui niente di male. Ma nella ripartizione, che fa questa finanziaria madre, cominciano i dolori. Può anche darsi che ripartisca bene; ma laggiù si è fortemente impressionati dalla storia passata e recente: forse è la fame che fa ragionare poco. Ed allora si dia lavoro e pane, e si ragionerà meglio.

L'incremento della meccanica nel Mezzogiorno è ormai da tutti riconosciuto utile, anche come necessaria premessa al suo sviluppo. Il Mezzogiorno può attrezzarsi per questo incremento, tanto più che tra pochi anni, con il potenziamento di Bagnoli e del nuovo centro di Taranto, disporrà di sei milioni di tonnellate di acciaio e dovrebbe fornire il macchinario per le nuove industrie del sud, oltre quello che si potrebbe vendere nel più volte ricordato bacino Mediterraneo.

Il consumo di acciaio *pro capite* nel Mezzogiorno, tra poco, dovrà diventare per lo meno doppio di quello attuale, che è molto basso ed incompatibile con l'industrializzazione, la motorizzazione, ecc.

Non manca, quindi, la possibilità di operare, di produrre e di vendere. Si deve incominciare col rompere le incrostazioni del passato senza paura di pestare i calli alle industrie potenti.

Se sono potenti, e bene attrezzate, e meglio guidate, questa concorrenza dei deboli potrà

tonificarle e spingerle a cercarsi altro lavoro, aumentando ulteriormente la ricchezza nazionale.

Ieri ho sentito parlare anche di forniture ferroviarie. I carri, come dicevo, ce li fanno già fare, limitatamente ai montaggi; il resto no. Pure ieri ho sentito accennare a monopoli privati dei materiali per impianti di segnalamento, di sicurezza, ecc. Ebbene, sono convinto che se chiedessi al ministro dei trasporti per quale ragione non affida al sud questi lavori, egli risponderebbe che non può perché mancano le officine adatte. Così pure, se gli domandassi perché non fa costruire motori e locomotori elettrici nel Mezzogiorno, egli risponderebbe: i motori e i locomotori mi servono presto ed io non posso aspettare che voi prima vi attrezziate e poi me li fabbrichiate.

Ha ragione il ministro dei trasporti; ma non so se ha ragione il ministro delle partecipazioni statali, e se non quello di oggi, il suo predecessore. Non so se hanno ragione i dirigenti di ieri, più di quelli di oggi, dell'I.R.I. e della Finmeccanica.

A Napoli, la grande industria meccanica era ed è, quasi tutta, del capitale pubblico. Là i privati negli ultimi cinque o sei anni hanno incrementato di quasi cinquemila unità i loro posti di lavoro. Le aziende di Stato li hanno diminuiti, anche perché ad esse sono mancate le ordinazioni di altre aziende pubbliche, che hanno preferito passare o lasciare passare altrove gli ordinativi dei materiali loro occorrenti.

L'onorevole Corbino disse che la Cassa per il Mezzogiorno dovrebbe chiamarsi la cassa del nord, per i riflessi che le spese di quella hanno avuto sulla economia di queste ultime regioni. In definitiva, noi abbiamo il vantaggio di avere le opere; ma la spesa va a vantaggio del nord, in gran parte.

Passo ad occuparmi della meccanica navale. La prima grande corazzata fu costruita completamente a Napoli. Oggi non possiamo fare attrezzature e meccanica navale: è vietato. I Cantieri riuniti dell'Adriatico costruiscono anche attrezzature navali. A Napoli le officine meccaniche e fonderie sono state distaccate dalla Navalmeccanica, quasi per seppellire un glorioso passato di costruzioni di macchine ed attrezzature marittime. Anche qui insisto per un criterio integrativo fra le aziende del meridione.

A questo punto alcune vecchie dolenti note. Il problema di Baia non è ancora completamente risolto, molti impiegati temono di non essere riassunti, perché non sembra facile

mantenere gli impegni presi in sede ministeriale dall'onorevole Lami Starnuti. Anche questa situazione va peggiorando. Molti operai, stanchi di attendere e di guadagnare poco, si sono licenziati, senza aver trovata una migliore sistemazione.

Se vogliamo parlare di sviluppo del Mezzogiorno, dobbiamo evitare che la parola « sviluppo » si pronunzi nel senso di « inviluppo ».

Lo stabilimento della I.M.E.N.A. di Baia fu venduto; e chi lo acquistò lavora con pochissimi operai. Il contratto di vendita prevedeva garanzie per cui l'I. R. I. poteva riprendere l'azienda se non fossero state rispettate alcune norme sociali? Se è vero quello che si dice, i rottami avrebbero reso molto più di quanto è stato pagato, senza considerare il costo enorme del suolo. Si ebbe fretta di far uscire il morto da casa.

A Pomigliano d'Arco auspichiamo sempre la ricostruzione del grande stabilimento motoristico. Si sta facendo bene dall'Alfa; ma tanto il già fatto, quanto il programmato di questa azienda non basta. Vi sarebbe ancora molto da fare adottando i criteri delle preliezioni e quello delle localizzazioni territoriali. Perché l'Alfa, quando ha bisogno di fare un altro stabilimento al posto o a complemento di quello di Portella, compra altri suoli a Milano e non lo impianta a Pomigliano d'Arco dove, tra l'altro, avrebbe anche il suolo disponibile?

GALLI. Perché la Cirio costruisce stabilimenti a Napoli e non viene a farli a Milano?

COLASANTO. Li fa a Napoli perché a Napoli c'è il pomodoro adatto per i pelati. Per la Cirio non esiste il problema del fine sociale che le consiglierebbe di impiantare i suoi stabilimenti in una zona anziché in un'altra. Esiste solo l'obiettivo dell'utile maggiore, come in tutte le altre industrie private.

Le officine meccaniche o fonderie erano incorporate nella Navalmeccanica e costruivano macchine ed attrezzature navali per i cantieri di Castellammare e per la Bacini e scali di Napoli. Questa attività fu passata ad aziende di altre regioni. Tentò con buoni risultati i trattori ed una speciale auto agricola, la *Campagnola*, in coordinamento con l'Istituto universitario di meccanica agraria di Portici. Ma in alto loco questo non si volle. Successivamente ha cambiato più volte i suoi programmi di lavoro. Ultimamente ha costruito una bella fonderia di acciaio. Si ringrazia coloro che l'hanno voluta, ma vorrei sapere perché è stata eliminata la fonderia di

ghisa. E vorrei chiedere, anche, per quale motivo a Napoli ed in tutto il Mezzogiorno non vi deve essere una moderna fonderia di ghisa. Sono state abolite quelle dei cantieri di Castellammare e quella degli stabilimenti meccanici di Pozzuoli. Non si rimpiangono perché antiquate; ma come si può pensare di fare grandi lavori e di sviluppare la meccanica nel Mezzogiorno, senza una moderna fonderia di ghisa?

Quale intralcio deriva alle aziende napoletane della Finmeccanica dalla mancanza di una tale fonderia?

Per parti di autovetture e di motori l'Alfa lavora abbastanza. Nella trattoristica si sente dire che l'Ansaldo Fossati non risponde e non è in grado di continuare questa lavorazione; che la Finmeccanica si va orientando verso una integrazione produttiva con industrie straniere di importanza europea. Niente di male; ma perché, anche qui, non si deve tener conto di una certa localizzazione e prelazione territoriale dei nuovi impianti che dovrebbero derivarne. Perché non tener conto del mercato meridionale, e perché non costringere enti come la Federconsorzi a non acquistare più trattori dall'estero per dar lavoro alle nostre industrie?

Non posso accettare motivi di discriminazioni qualitative e di prezzi. In Italia abbiamo tecnici capacissimi. Si cerchino e si mettano al posto giusto. Il problema dei prezzi è un problema di adatta organizzazione interna. Se si dovesse lavorare in perdita o se la Federconsorzi dovesse pagare qualche cosa in più, ne deriverebbe in ogni caso un male minore di quello attuale e futuro, derivante dalla intensa coltivazione della disoccupazione.

La Bacini e scali lavora poco economicamente, per le grandi oscillazioni di richieste di riparazioni di navi. Anche a questo proposito, da dieci anni, insisto che si dia possibilità di impegnare questi stabilimenti in altre lavorazioni per ben utilizzare le maestranze nei periodi in cui manca il lavoro di riparazione. Perché non si può fare ciò, tranquillizzando gli operai con la continuità di lavoro?

Circa l'A. V. I. S. di Castellammare, non sono completamente d'accordo con l'onorevole collega della sinistra; ma convergo che le relazioni umane dovrebbero migliorare di molto, perché sono le meno buone se non le peggiori di tutte le aziende pubbliche napoletane.

Anche lì si è parlato di ampliamento; ma hanno solo aumentato il fascio dei binari e costruito un nuovo reparto falegna-

meria; poco considerando che una grande azienda non può vivere solo con le riparazioni ferroviarie. I cottimi ed i prezzi che le ferrovie concedono, anche perché si lavora in concorrenza con piccole imprese industriali, a carattere quasi artigianale, sono tanto bassi che l'azienda può operare economicamente soltanto ricorrendo ad supersfruttamento del suo personale. In passato costruì le carrozze tipo 80.000 per le ferrovie dello Stato. Bisognerebbe che costruisse anche materiale nuovo e parti accessorie per il materiale mobile, se non pure per impianti di sicurezza e di segnalamento.

Il settore dei cantieri è in crisi per mancanza di lavoro. Sono d'accordo che bisogna prorogare la legge Tambroni; ma, in mancanza d'altro, si può costruire per la Finmare. Se durante i periodi delle passate crisi si fosse costruito, per vendere dopo, queste aziende avrebbero perduto molti miliardi in meno e non avrebbero attentato alla tranquillità delle loro maestranze ed alla pace sociale.

I lamentati costi, alti e non concorrenziali, impongono anche specializzazioni e migliore organizzazione dei cantieri. Attualmente, se si devono costruire quattro navi uguali, se ne assegna una ad ogni cantiere: facciamole costruire tutte e quattro dallo stesso cantiere e ci costeranno meno. Occorre ripartire meglio il lavoro per esigenze tecniche e sociali, oltre che per adeguarsi alla politica di sviluppo delle zone depresse.

A Castellammare si commette soltanto il sei o sette per cento delle nuove navi. E, fra queste, si preferiscono le petroliere, quasi per affermare che quel cantiere deve limitarsi solo al montaggio delle lamiere, come dianzi lamentato. Sembra che tutto il resto sia vietato! E non solo: ma tutto il resto si deve comprare fuori, in altre regioni. Perfino i divani, mentre abbiamo ottimi tappezzeri, perfino le rubinetterie, i lavandini, i servizi igienici. Addirittura quanto occorre per l'arredamento; cioè quanto si riferisce a quasi l'80 per cento del lavoro complessivamente occorrente per la nave completa.

E questo perché è mancato e manca un indirizzo che favorisca aziende che questi lavori hanno fatto in passato e potrebbero ancora fare. La Navalmeccanica ha diminuito di 150 unità le sue forze di lavoro, nell'ultimo anno.

Nel settore delle macchine elettriche l'O. C. R. E. N. è andata molto bene fino ad un certo momento, ma non si è incoraggiato il suo sviluppo. Ultimamente l'Ente

autonomo del Volturmo ha dovuto rinunciare a fare ordinazioni presso quella industria e ricorrere a Milano perché a Napoli mancava chi potesse costruire la parte meccanica. Ha partecipato a concorsi esteri; ma non ha potuto vincerli a causa dei prezzi. Vorrei sapere per quale ragione questa azienda non si possa sviluppare sino a costituire un grande centro meridionale di macchine elettriche; anche aumentando la partecipazione dell'I. R. I. o della S. M. E. fino a farle diventare di maggioranza.

Il quadro delle industrie meccaniche napoletane dell'I. R. I. non è bello, neanche per l'indirizzo che si segue. Potrei continuare e dettagliare di più la dolorosa corona; ma penso che questi brevi accenni possano essere sufficienti a richiamare l'attenzione e la buona volontà dell'onorevole ministro.

Nel campo dei trasporti marittimi le società della Finmare mostrano, specialmente l'« Italia », preferenze nordiche nei riguardi dei porti di armamento. Ritengo, invece, che i porti di armamento debbano scegliersi almeno in base al numero dei passeggeri che in ciascuna località imbarcano e sbarcano.

Questo criterio metterebbe Napoli al primo posto per le linee dell'Atlantico, e la società « Italia » in fase con la politica di sollevamento del meridione.

Per le autostrade, piacciono anche a me i grandi programmi fatti; ma, proprio nel campo dei nuovi investimenti viarii, bisognerebbe prima tener conto delle necessità del Mezzogiorno.

Per me necessita prima l'ampliamento della rete stradale del sud che si presenta a maglie troppo larghe, indi sistemare la viabilità congestionata dei grandi centri, e poi lanciarsi verso le autostrade di collegamento fra determinate località e nella direzione ove il potenziale ferroviario si presenta saturo ed in via di esaurimento.

A proposito di vie e di comunicazioni interne e di afflusso ai grandissimi centri, richiamo, anche in questa sede, la situazione di Napoli che è oltremodo congestionata, anche per la sua conformazione topografica e per la mancanza di strade, almeno discretamente larghe, nelle direzioni di maggior movimento.

Non si può decongestionare che scendendo nel sottosuolo, con una adeguata rete metropolitana. L'I. R. I. ha manifestato buone intenzioni e volontà di agire nel senso desiderato. Occorre incoraggiarlo od obbligarlo, considerando che eventuali ostacoli finanziari dovrebbero essere superati col più volte

richiamato criterio di prelezioni e con urgenti provvedimenti legislativi.

Il gruppo bancario dell'I. R. I. dovrebbe anch'esso adeguarsi alla particolare politica di sviluppo e facilitare i crediti di esercizio alle industrie del Mezzogiorno, adeguando gli attuali criteri restrittivi, e puntando più sulle garanzie personali e meno su quelle reali.

Hanno moltiplicato gli sportelli con criteri puramente commerciali e concorrenziali fra loro. Si sforzano di raccogliere risparmi locali e farsi attribuire servizi di aziende pubbliche senza perseguire, anch'esse, una politica meridionalistica, almeno fino al punto da bilanciare l'utile che ricevono da queste regioni. Invoco che le banche dell'I. R. I. rettifichino i loro attuali indirizzi.

A questo punto vorrei brevemente soffermarmi sulle Cotoniere meridionali, che hanno ridotto i loro dipendenti da 7.836 a 3.919 unità, nell'ambito delle province di Napoli, Salerno e Caserta. Le Cotoniere sono state male amministrate e peggio dirette.

Non si può negare che, anche in questo dopoguerra, gli industriali tessili nel nord abbiano completamente indirizzato la politica economica del nostro paese, in questo settore. Alcuni anni or sono si sparse la voce che i suddetti industriali volessero comperare le Cotoniere per chiuderle! Così, quando le cose sono andate male si sono trovati motivi per ritenere che i dirigenti dello stabilimento, che pure percepivano lauti stipendi, fossero delle *longae manus* di non confessabili interessi.

Non si comprende, tra l'altro, perché alcuni grossi industriali di altre regioni facessero parte del consiglio di amministrazione di queste società con capitale pubblico, del Banco di Napoli, prima che dell'I. R. I.

Gli attuali nuovi dirigenti hanno instaurato migliori rapporti con le maestranze e il mutamento è stato accolto bene da parte degli operai. Non bastano però le discrete relazioni umane; ma occorre continuare ad ammodernare e sviluppare gli impianti: tanto più che il Mezzogiorno, un tempo autosufficiente per quanto riguarda l'industria tessile, ha la possibilità di assorbire una molto maggiore produzione, con vantaggio non soltanto delle Cotoniere, ma anche delle industrie del nord.

Le Cotoniere dovrebbero però ben lavorare e meglio saper vendere.

Una saggia politica, che migliorasse rapidamente il tenore di vita delle popolazioni del sud, farebbe aumentare di molto, e forse

raddoppiare, l'annuale consumo annuo *pro capite* di tessili nel Mezzogiorno.

Le Cotoniere, riorganizzando i propri uffici studi ed i propri uffici commerciali, dovrebbero, nel loro campo, pilotare ed incentivare anche le industrie private di quelle regioni. E questo non sembri perfetta eresia perché qui si parla di una azienda pubblica, di finalità dello Stato e di piccole e medie ed asfittiche aziende private da aiutare nell'interesse generale.

Mi risulta che l'I. R. I. ha chiesto al Governo i provvedimenti necessari per assicurare uno sviluppo di questa azienda. Ignoro quali siano i provvedimenti sollecitati; ma mi auguro che il Governo intervenga prontamente, perché le Cotoniere non possono e non devono essere chiuse, ma vanno potenziate.

E per potenziarle e svilupparle, sino a metterle in grado di occupare lo stesso numero di maestranze che avevano, occorre, prima di tutto, riassetare il bilancio della azienda, pagare tutti i debiti, per metterla in grado di lavorare con costi di produzione non fortemente appesantiti da enormi pesi di interessi ed ammortamenti di vecchi oneri ormai improduttivi.

A proposito di questi debiti, va considerato che la guerra distrusse gli stabilimenti e le grandissime scorte di magazzino, che furono prese dalle armate alleate nel 1943 e nel 1944.

Nel settore delle partecipazioni termali devo lamentare lo stato di abbandono in cui è lasciato lo stabilimento di Agnano, i cui fanghi sono tra i migliori e più rinomati e dove vi sono acque minerali da valorizzare.

Si deve ammodernare quello stabilimento, che è frequentato anche dal nostro Presidente della Repubblica. Ed ammodernarlo come è stato fatto per Montecatini, anche attraverso una adeguata attrezzatura e propaganda scientifica e medica, tenendo conto delle particolari attrattive di Agnano, che è situata nelle vicinanze del bel parco della Mostra d'oltremare e nella incantevole zona flegrea.

Anche questa mostra si raccomanda al Governo perché a Napoli tutto è dello Stato e, di questo tutto, molto è trascurato e deperisce.

Il discorso sull'E. N. I. potrebbe essere molto lungo, ma mi limiterò a poche considerazioni, per ovvie ragioni di brevità.

Va riconosciuto all'ingegnere Mattei il merito di aver saputo dirigere e sviluppare un complesso industriale che fa onore al nostro paese e che ha reso grandi servizi

alla collettività nazionale: per questo il presidente dell'E. N. I. meriterebbe molti monumenti nelle piazze d'Italia.

Obiettività vuole, però, che si dica che ben poco l'E. N. I. ha fatto nel Mezzogiorno., se si eccettuano gli investimenti di Gela, ove si è trattato di affari che qualunque privato avrebbe fatto, e quelli di Ferrandina, dove però il metano è stato scoperto soltanto un anno fa, mentre da oltre un decennio si sapeva che la valle del Bradano era ben indiziata e che le ricerche fatte colà avrebbero dato promettenti risultati.

All'E. N. I. noi moviamo l'appunto di non avere realizzato nessuna seria iniziativa industriale nel vero sud, eccettuate appunto quelle di Gela e Ferrandina.

Era logico che una fabbrica di concimi, collegata allo sfruttamento del metano, sorgesse a Ravenna, come è avvenuto; ma in altri settori avrebbero dovuto essere maggiormente tenute presenti le condizioni del Mezzogiorno, e specialmente della sua parte continentale.

Quel che ho detto per l'I. R. I. vale anche per l'E. N. I. Bisogna infatti ormai distinguere il Mezzogiorno continentale dall'intera area su cui opera la Cassa per il mezzogiorno.

È il solito problema di equilibrio. Diche altro si fa carico all'E. N. I.? Di una scarsa attività di ricerca nel Mezzogiorno. I pozzi scavati nel 1958 interessano queste regioni solo per il 2 per cento. Noi, napoletani e meridionali, chiediamo che l'E. N. I. studi a fondo che cosa sta nelle viscere della nostra terra e specialmente nelle zone che si è fatto concedere. E chiediamo che, per tale ente, le spese per queste ricerche abbiano la precedenza su altre che si potrebbero rinviare, ove non si avessero mezzi sufficienti.

Del metanodotto nord-sud non si parla più, e sembra che la Campania debba anche rinunciare alla speranza del metano di Ferrandina.

Per l'istruzione professionale, il problema è oggi considerato per la formazione delle maestranze; ma per le industrie a capitale pubblico e per il Mezzogiorno deve porsi anche sotto l'aspetto della formazione dei quadri intermedi e superiori.

Capitecnici e periti industriali escono dalle scuole e non trovano sistemazione anche perché all'industria non basta la semplice preparazione scolastica. Per questa formazione, a mio avviso, come per quella dei dirigenti, è necessaria una stretta collaborazione tra la scuola, a livello medio, universitario e post-

universitario, e le industrie di Stato. Io, come cittadino, partecipo alle spese della scuola oltre che alle perdite ed agli utili di queste aziende.

Occorrono corsi di specializzazione e di qualificazione atti ad immettere i tecnici, diplomati e laureati, nel processo produttivo. Nel napoletano si sono, negli ultimi trent'anni, laureati diverse migliaia di ingegneri industriali, ma non hanno potuto fare altro che esercitare la professione di ingegnere edile o cercare un impiego pubblico. Penso che se le industrie I. R. I. assorbissero una parte di questi giovani facendo loro fare un tirocinio, anche retribuito, lo Stato farebbe un investimento enormemente produttivo per la valorizzazione dei fattori umani delle zone da sviluppare. Occorre avere quadri di meridionali per lo sviluppo del Mezzogiorno.

La S. M. E. ha avuto l'accortezza di assumere annualmente i migliori ingegneri meridionali ai quali ha fatto frequentare corsi aziendali. Risultato: oggi vanta, a tutti i livelli, dirigenti capaci ed attivi che fanno bene ed onorano il paese. Non così è accaduto nelle altre industrie dell'I. R. I.

Concludendo, all'onorevole Lama, che ha fatto un quadro troppo pessimistico della situazione sociale, devo dire che gli scioperi fatti sono pochi e che le discriminazioni — mi riferisco sempre a Napoli — continuano, sì, ma sostanzialmente ancora in danno della nostra parte e non della vostra, colleghi comunisti, non foss'altro che per l'attivismo solidaristico dei vostri gregari, fra cui molti capi-operai.

L'attuale ministro delle partecipazioni statali è uomo che intende i fenomeni riguardanti il suo settore. È un economista che ha avuto molte responsabilità ricoprendo cariche pubbliche e molti incarichi di governo, in questi ultimi dieci anni. È uomo dalle idee molto chiare e Napoli può avere fiducia in lui. Vorremmo, però, che egli facesse uno sforzo per svincolarsi da situazioni che hanno attanagliato i suoi predecessori, e che cercasse di evitare che nei canali delle partecipazioni statali si formino incrostazioni e strozzature. Non è facile far cambiare passo a chi è abituato a camminare in un certo modo; ma un cambio di direzione e di velocità di marcia è oggi necessario. Ritengo che egli possa e debba farlo.

Quando si costituì il Ministero delle partecipazioni statali, intitolai l'opuscolo dell'estratto di un mio intervento in questa Camera: *Il Ministero delle partecipazioni statali speranza della gente del sud.*

Le genti del sud hanno ancora questa speranza. E perché questa speranza diventi realtà, onorevole ministro, la prego di accettare senz'altro il mio ordine del giorno presentato in Commissione. Il capitale pubblico deve essere strumento di rottura e di sviluppo nelle zone depresse.

L'I. R. I., finalmente, abbandoni nella provincia di Napoli i suoi indirizzi di ridimensionamento e di chiusura dei suoi stabilimenti, e si metta invece sulla strada del loro potenziamento e dello sviluppo delle proprie attività, sino ad occupare la quantità di dipendenti voluta dal precetto legislativo del 1951. Sarebbe opera di giustizia. E si opererebbe concretamente secondo i principi proclamati.

Non si deluda la povera Napoli. Spunti questo sole per il popolo napoletano. È questa preghiera che rivolgo all'onorevole Ferrari Aggradi e a lei, onorevole sottosegretario. Illustrarvi questa preghiera è stato il motivo di questo mio intervento. Non si perda altro tempo. Ne va di mezzo l'avvenire del paese, l'equilibrio economico generale e lo stesso equilibrio politico.

Non si può abusare eternamente della pazienza di un popolo sobrio e di una popolazione di quasi due milioni e mezzo di abitanti, se vogliamo essere cristiani e difendere la democrazia italiana. (*Applausi al centro.*)

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Lajolo. Ne ha facoltà.

LAJOLO. Signor Presidente, il mio intervento sarà molto breve perché vuol toccare soltanto una particolare situazione: quella derivante dallo sciopero all'Alfa Romeo, in corso in questi giorni a Milano. D'altra parte, nel corso del suo intervento, il collega Lama ha già dato largo posto alla politica sociale delle industrie a partecipazione statale ed ha anche accennato, con una documentazione più vasta e più ampia di quanto possa fare io, ai due problemi di fondo che agitano tutto il settore industriale dell'I. R. I. Il primo è determinato dai cattivi rapporti tra i dirigenti degli stabilimenti ed i lavoratori; il secondo dall'inferiorità globale e organica dei salari, riferiti a quelli delle industrie di altri paesi, che vengono, d'altra parte, sempre posti a raffronto con quelli dei lavoratori italiani al fine di poter migliorare la produzione, senza studiare contemporaneamente un equo miglioramento di salari e delle attrezzature tecniche.

L'onorevole Lama ha accennato allo sciopero all'Alfa Romeo, ma poiché si tratta di una situazione che si fa di ora in ora più

seria e grave, poiché minaccia di investire tutta la fabbrica e non solo più i lavoratori della catena della « Giulietta »; poiché questo sciopero è in collegamento con altri alla Siemens, alla O. S. V. A. e minaccia di allargarsi ad altri complessi fino ad essere costretto a chiedere la solidarietà attiva di tutta la città di Milano, mi sono iscritto a parlare, come deputato milanese, per fornire al ministro, al Governo e al Parlamento le notizie e i *desiderata* dei lavoratori.

Ritengo che il Governo abbia interesse prima di ogni altro a far cessare questa situazione anormale che si è verificata nel grande complesso dell'Alfa Romeo, non soltanto perché questa situazione porta gravi danni ai lavoratori del complesso, ma perché si tratta di un'azienda statale di particolare importanza e che deve avere particolare sviluppo e poiché il danno ricade su tutta la comunità nazionale.

Abbiamo preso nota che nel bilancio delle partecipazioni statali sono stanziati 12 miliardi per l'Alfa Romeo. Ciò significa che il Ministero delle partecipazioni statali ha finalmente riconosciuto che quest'industria milanese, come vanno sostenendo da molti anni i lavoratori in essa occupati, ha larghe possibilità di sviluppo: è una fabbrica cioè che con il prestigio di cui gode nel mondo e non soltanto in Italia, per la capacità delle sue maestranze, per il valore dei suoi tecnici, può davvero dare le più larghe possibilità a tutto il settore delle industrie I. R. I., ai fini di un sempre più concreto sviluppo.

Di fronte al riconoscimento concreto del Governo rappresentato dallo stanziamento di 12 miliardi, la direzione milanese dell'Alfa Romeo si muove invece in senso opposto per ragioni esclusivamente politiche, quindi doppiamente improduttive ed antieconomiche. Per la prepotenza del dottor Mangano, che si è instaurato come dittatore effettivo alla direzione dell'Alfa Romeo, da 18 giorni è ferma una catena tra le più importanti della produzione, quella della « Giulietta ».

L'onorevole Lama ha già affermato che in poco più di quindici giorni di sciopero ben due miliardi di fatturato sono andati perduti dalla fabbrica. Il dottor Mangano, evidentemente, sa che sono stanziati questi 12 miliardi per potenziare l'Alfa Romeo e se in 15 giorni di sciopero da lui provocato per il suo contegno ha prodotto un danno di due miliardi, è presumibile, se il suo atteggiamento dovesse continuare, che anche gli altri 10 miliardi stanziati potrebbero andare rapidamente perduti.

In sostanza lo sforzo che è stato fatto per potenziare quest'industria verrà frustrato a causa di questo dirigente dell'Alfa Romeo. A Roma si stanziavano miliardi e a Milano la direzione dell'Alfa Romeo li sperpera. Ma vi è di più. In questi giorni di sciopero non solo sono andati perduti due miliardi di fatturato, non solo sono state prodotte duemila macchine in meno in soli quindici giorni, ma questa perdita si è verificata proprio in un periodo in cui la ricerca e la vendita delle macchine è molto più elevata che non negli altri periodi dell'anno e, pertanto, non sarà facile riparare o recuperare questo danno.

Perché si è verificato questo sciopero? In genere, quando avviene una lotta si va a ricercare da che parte stiano le responsabilità e spesso da parte del Governo si cerca di trovarle nei lavoratori, nella loro tracotanza, nelle mene politiche dei sindacati nella fabbrica. Ora, sotto quest'aspetto, in questo particolare caso si può facilmente determinare la responsabilità effettiva ed esclusiva della direzione della fabbrica. Lo sciopero infatti è stato attuato ed è scattato proprio ad opera dei 500 nuovi lavoratori assunti dall'Alfa Romeo e si sa ormai come avvengono le assunzioni nelle fabbriche. Esse vengono registrate non tanto dagli uffici preposti quanto dagli enti religiosi che si occupano attentamente di queste assunzioni. D'altra parte, il gruppo dirigente dell'Alfa Romeo, che è un gruppo di attivisti democristiani, come il vicepresidente onorevole Meda e come il dottor Mangano ed altri, hanno certamente portato la loro attenzione affinché questi nuovi assunti dall'Alfa Romeo potessero diventare una massa di manovra a disposizione della direzione. Ebbene, sono stati proprio questi nuovi assunti, questi giovani lavoratori, che hanno dichiarato lo sciopero e hanno trovato subito nella fabbrica, fin dal secondo giorno, la solidarietà di tutti i sindacati, indistintamente, ed hanno trovato soprattutto la solidarietà completa delle maestranze.

Non basta: questi lavoratori hanno lanciato una sottoscrizione che ha raggiunto in pochi giorni l'importo di un milione all'interno della fabbrica con versamenti degli impiegati e degli operai, sottoscrizione destinata appunto a sostenere la lotta di questi 500 lavoratori della catena della « Giulietta ». Questa solidarietà e unità d'azione dei sindacati nella lotta sta a dimostrare che le ragioni dello sciopero sono sacrosante e che le responsabilità ricadono esclusivamente sulle spalle della direzione.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 GIUGNO 1960

All'Alfa Romeo si vuole, da parte della direzione, continuare ad aumentare la produzione, ma non si vogliono apportare quei miglioramenti tecnici necessari, né assumere nuovo personale, né si vogliono aumentare i salari. I lavoratori dell'Alfa Romeo hanno dimostrato in tutti questi anni difficili di sapersi sacrificare per il potenziamento della loro fabbrica, di avere a cuore le sue sorti e il suo sviluppo. Essi infatti hanno, in pochi anni, accettato di migliorare i tempi di lavorazione per ogni macchina. Infatti, mentre una macchina si produceva poco tempo fa in dodici minuti, oggi si è portato questo tempo ad otto minuti raggiungendo il limite massimo di saturazione possibile di lavoro sulla catena. Questi giovani che sono stati assunti dall'Alfa Romeo hanno accettato di rendere ancora più celere il ritmo di lavoro che la fabbrica loro imponeva. Nonostante questa loro buona volontà, nonostante questo miglioramento dei tempi di lavorazione, la direzione dell'Alfa Romeo vuole che si faccia ancora di più, vuole arrivare al cento per cento della saturazione, non vuole trattare con la commissione interna, non vuole fare alcuna precisa analisi tecnica.

La commissione interna, prima che lo sciopero venisse proclamato, aveva chiesto di trattare con la direzione della fabbrica, alla quale aveva fatto presente il malcontento che si era originato nel settore particolare della catena «Giulietta», chiedendo che la direzione della fabbrica, d'accordo con la commissione interna, facesse fare una analisi tecnica per determinare il ritmo di lavoro che poteva essere attuato.

La direzione ha rifiutato ogni contatto ed ogni analisi. Il dottor Mangano, particolarmente, non ha voluto sentire parlare di collaborazione. La commissione interna per il dottor Mangano non conta; anzi la legge *erga omnes*, che prevede, tra l'altro, il riconoscimento delle commissioni interne, lo spaventa e, prima che questa legge possa andare in vigore, ha dimostrato che nella fabbrica la commissione interna non deve avere quei poteri che sono riconosciuti in molte altre fabbriche, anche in quelle non a partecipazione statale. Così si rifiuta di trattare con i sindacati; al massimo, il dottor Mangano pensa che sia cosa onesta trattare con qualche elemento del sindacato nella fabbrica. Basta guardare a quel che avviene in questi giorni a Milano tra i dirigenti della C. I. S. L., dell'Alfa Romeo e la direzione provinciale della C. I. S. L. per rendersi conto dei contrasti determinati ap-

punto dal fatto che la direzione non vuole riconoscere neppure l'autorità del sindacato «cislino» nella fabbrica. Si registra contemporaneamente all'Alfa Romeo, proprio in questi giorni, la fuga di tecnici e dei migliori ingegneri, perché questo stato d'animo in cui non si vuole accettare né consigli né collaborazione dalle maestranze evidentemente fa sì che dall'Alfa Romeo si allontanino molti degli elementi più preziosi.

Vi è di più: la sfida lanciata dalla direzione ai lavoratori non è soltanto una sfida nei confronti della commissione interna e dei sindacati, ma è una sfida fatta nei confronti della grande massa dei lavoratori della fabbrica.

Il collega Lama ha già sottolineato questo aspetto particolare: qualunque padrone privato di una fabbrica come l'Alfa Romeo, con uno sciopero che reca danni proprio nel periodo nel quale maggiore è la richiesta di macchine, avrebbe cercato di trattare, per la preoccupazione di perdere i suoi quattrini, o quanto meno i suoi profitti. In una fabbrica a partecipazione statale, dove il dottor Mangano non ha capitali investiti, né li ha l'onorevole Meda, non si tratta, non si discute. I soldi sono dello Stato, dei contribuenti, lo sciopero non conta, l'importante è vincere una battaglia politica, battaglia che il dottor Mangano d'altra parte ha già perduto.

Il periodo di 18 giorni di sciopero è lungo, la città di Milano incomincia ad essere investita della situazione della sua fabbrica. La solidarietà delle altre fabbriche è già stata proclamata. Così come lo è stata con i lavoratori della Siemens e dell'O. S. V. A.

Credo che dinanzi a questi fatti sia lecito, giusto e onesto chiedere all'onorevole ministro che porti il suo interessamento diretto per la situazione che si è determinata a Milano, particolarmente all'Alfa Romeo, perché si conosca finalmente come stanno realmente le cose, perché si possa far cessare uno sciopero che è di grave danno alla produzione e alla nazione, perché si venga finalmente a conoscere in quale conto si vogliono tenere le commissioni interne nelle industrie a partecipazione statale e particolarmente all'Alfa Romeo, perché si vogliono compiere quelle necessarie analisi tecniche in collaborazione con la commissione interna e con i sindacati, quale è il grado possibile di saturazione che si può raggiungere nella fabbrica. Vogliamo che il ministro si renda conto finalmente come all'Alfa Romeo vi sia da parte della direzione tanto accanimento contro la manodopera, quando si sa chiaramente che, agendo

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 22 GIUGNO 1960

in questo modo, non si opera certamente nell'interesse economico dell'azienda e tanto meno a favore del suo sviluppo tecnico.

Bisogna che queste cose il ministro e il Governo le sentano dalla viva voce dei lavoratori, anche dei lavoratori della C. I. S. L., per sapere se, da quando è avvenuto lo sganciamento dell'I. R. I. della Confindustria, all'Alfa Romeo sia migliorata o peggiorata la situazione. Certamente, tutti i lavoratori, come hanno già dimostrato i sindacati, risponderanno che la situazione è peggiorata.

La nostra richiesta vuole impedire un danno maggiore alla produzione dell'Alfa Romeo, e vuole dimostrare come attraverso l'interessamento stesso del Governo si possa riuscire a porre fine allo sciopero, rendendo giustizia ai lavoratori. I lavoratori ed i sindacati chiedono per l'Alfa Romeo un intervento pronto e diretto, che non deve e non

può tardare, non solo per eliminare le cause dello sciopero, ma anche per instaurare un sistema nuovo di direzione nella fabbrica, per creare un clima diverso tra lavoratori e direzione, per farla finita con la prepotenza del dottor Mangano. I lavoratori non piegheranno, questo è certo. Si sa, quindi, quali risultanze sono da trarre. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato alla seduta pomeridiana.

La seduta termina alle 13,55.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI