

## COMMISSIONE V

## BILANCIO E PARTECIPAZIONI STATALI

## 7.

## SEDUTA DI GIOVEDÌ 18 DICEMBRE 1969

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TREMELLONI

## INDICE

	PAG.
<b>Sostituzioni:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	71
<b>Disegni di legge (Discussione e approvazione):</b>	
Aumento del fondo di dotazione dell'EFIM - Ente partecipazioni e finanziamento industria manifatturiera ( <i>Approvato dal Senato</i> ) (2073) . . . . .	71
PRESIDENTE . . . . .	71, 75, 86, 91, 92
ALPINO . . . . .	78
BIANCHI GERARDO, <i>Relatore</i> . . . . .	72, 76, 77, 87
COLAJANNI . . . . .	84
DELFINO . . . . .	78, 90
FABBRÌ . . . . .	83
ISGRÒ . . . . .	78
MALFATTI, <i>Ministro delle partecipazioni statali</i> . . . . .	85, 88, 90, 92
PRINCIPE . . . . .	79, 92
SANTONI . . . . .	76, 77
Modifiche al regio decreto-legge 6 gennaio 1927, n. 13, soppressione del Fondo mutui di cui ai decreti legislativi 18 gennaio 1948, n. 31 e 21 aprile 1948, n. 1073, ed aumento del capitale dell'Azienda tabacchi italiani (ATI) ( <i>Approvato dalla V Commissione permanente del Senato</i> ) (1938) . . . . .	85
PRESIDENTE . . . . .	85, 86, 92
CICCARDINI, <i>Relatore</i> . . . . .	85
SCARLATO, <i>Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali</i> . . . . .	86
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	93

## La seduta comincia alle 10.

FERRI GIANCARLO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.  
(È approvato).

## Sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma del secondo comma dell'articolo 28 del regolamento, gli onorevoli Caruso, Di Mauro, Fregonese, Morelli, Pazzaglia, Pellizzari e Scaini, sostituiscono, rispettivamente, gli onorevoli De Laurentiis, Amendola, Lamanna, Speciale, Tripodi Antonino, Leonardi e Barca per lo esame dei disegni di legge all'ordine del giorno della seduta odierna.

**Discussione del disegno di legge: Aumento del fondo di dotazione dell'EFIM - Ente partecipazioni e finanziamento industria manifatturiera (*Approvato dal Senato*) (2073).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Aumento del fondo di dotazione dell'EFIM - Ente partecipazioni e finanziamento industria manifatturiera », già approvato dal Senato della Repubblica nella seduta del 26 novembre 1969.

Su tale provvedimento la Commissione industria, in data 17 dicembre 1969, ha espresso il seguente parere:

« La Commissione industria, nell'esprimere parere favorevole al disegno di legge

n. 2073, aumento del fondo di dotazione dello EFIM, riconoscendo l'impostazione dell'ente volta a creare nel settore della media industria manifatturiera iniziative di promozione imprenditoriale nel sud, avverte come il continuo espandersi delle attività facenti capo alle partecipazioni statali renda urgente un riordino delle partecipazioni statali, secondo un più preciso coordinato indirizzo programmatico dell'intervento pubblico in campo industriale ».

Il relatore, onorevole Gerardo Bianchi, ha facoltà di svolgere la relazione.

BIANCHI GERARDO, *Relatore*. Più volte, in questa Commissione, si è parlato del problema dei fondi di dotazione degli enti di gestione, sia in linea generale — e cioè per i diversi aspetti in cui tale problema si è presentato — sia, specialmente in questi ultimi tempi, per il caso specifico dell'aumento del fondo di dotazione per l'EFIM.

Sarebbe, forse non inutile, anche in questa occasione, riesaminare, nei vari aspetti, il come, il perché, il quanto ed il quando, è necessario procedere ad un aumento del fondo di dotazione di un ente di gestione; ma io, ora, mi limiterò ad esaminare il disegno di legge oggi sottoposto alla nostra attenzione ed al nostro voto, rinviando il più ampio discorso ad un momento più opportuno.

L'aumento del fondo di dotazione dell'EFIM trova la sua giustificazione in programmi che sono stati formulati oltre un anno fa; ma, per ragioni sia politiche sia procedurali, il disegno di legge, approvato pochi giorni or sono dal Senato, è giunto alla discussione del Parlamento con notevole ritardo. Ciò si spiega sia con le numerose crisi politiche e con i correlativi tempi di inattività, sia con le complesse procedure amministrative che hanno ritardato la presentazione del disegno di legge alle Camere. Infatti, i programmi degli enti di gestione devono essere prima esaminati, ovviamente, dagli uffici del Ministero delle partecipazioni statali, per essere poi approvati dal ministro. Quando alla attuazione di questi programmi sia connesso un provvedimento di legge per l'aumento del fondo di dotazione, nella procedura si innesta la predisposizione di uno schema di provvedimento che deve essere esaminato prima dal Ministero del tesoro, quindi dal Ministero del bilancio e successivamente trasmesso al CIPE per il prescritto parere, poi al Consiglio dei ministri per la deliberazione, e, infine, al Parlamento.

Tenendo presente questa situazione, il relatore non si nasconde che, molto probabilmente, per non dire certamente, i programmi formulati dall'EFIM, e che devono essere finanziati con il proposto aumento del fondo di dotazione, hanno subito notevolissime maggiorazioni di costi ed altre ne subiranno nei prossimi tempi; ciò che porterebbe subito a chiedere l'aumento della somma proposta di 100 miliardi ad una cifra notevolmente superiore.

Basta, però, riflettere un istante sulle accennate procedure amministrative per trarre la conclusione che una simile richiesta significherebbe praticamente — dopo tanto deprecabile ritardo — non attuare nulla dei programmi già formulati. E non sto a indicare le conseguenze di un simile fatto, per la responsabilità che noi assumeremmo non solo di fronte ai lavoratori — ed è già tanto — ma di fronte a tutto il paese, anche per le gravissime difficoltà in cui porremmo l'attività dell'ente interessato.

Mi si consentirà di ricordare, infatti, che ogni parte politica ha riconosciuto nell'EFIM uno strumento assai efficace, sia per l'industrializzazione del Mezzogiorno, sia per altre importanti realizzazioni, quali la riconversione di impianti dislocati in zone che non offrono prospettive alternative di occupazione, e l'avvio di produzioni in settori nuovi. È necessario non dimenticare che la promozione di nuove iniziative è urgente, come non sono meno urgenti, anzi indifferibili gli interventi nel settore ferroviario, in quello motoristico (ricordo i casi della Isotta Fraschini e della Ducati) ed in quello cantieristico (ricordo il cantiere di Venezia). In queste aziende, che sono in squilibrio economico, ogni ritardo si traduce in perdite ulteriori, oltre quelle inevitabili dovute ai tempi tecnici del riassetto. Inoltre, l'EFIM deve essere messo in grado, con urgenza, di consolidare le numerose iniziative già avviate nel Mezzogiorno, di integrare e sviluppare quelle che già presentano più favorevoli prospettive di mercato, di ammodernare continuamente gli impianti già da tempo in attività per mantenerli ai livelli tecnologici che il progresso e la concorrenza impongono, come sta avvenendo per la Breda termomeccanica, che — sempre restando nel campo dell'industria meccanica — ha esteso la sua attività, alla produzione di apparecchiature termiche da impiegare nell'ambito di centrali nucleari.

Mi sembra, quindi, più opportuno esprimere al Governo ed al ministro delle partecipazioni statali una raccomandazione, affin-

ché nel prossimo programma che l'EFIM (come tutti gli altri enti di gestione) presenterà per il 1970 alla approvazione degli organi responsabili, si tenga conto sia dell'aumento dei costi, sia dell'opportunità di estendere ed intensificare gli investimenti industriali dell'EFIM.

Quanto ai dati fondamentali sulle origini e sulle prospettive di questo gruppo, essi sono ben conosciuti, specialmente dopo la recente discussione avvenuta al Senato del disegno di legge oggi qui in esame. Lo sviluppo dell'EFIM può essere documentato da poche cifre: gli investimenti effettuati dal 1962 al 1968 ammontano a 180 miliardi di lire, di cui 138, pari al 77 per cento, nel Mezzogiorno. L'occupazione nelle aziende del gruppo, alla fine del 1962, era di circa 8.700 unità, di cui solo 300 (3,4 per cento) nel Mezzogiorno; alla fine del 1968 l'occupazione era aumentata a 16.600 unità, di cui 7.400 (e cioè il 46,3 per cento) nel Mezzogiorno. In sostanza, l'aumento di 7.900 unità occupate si è distribuito tra nord e sud nella misura di 800 e 7.100, e cioè il 10 per cento al nord e il 90 per cento al sud. Da questi dati sintetici può trarsi anche una considerazione importante: con 180 miliardi di lire sono stati creati 7.900 posti di lavoro, con un investimento per addetto di circa 23 milioni di lire, una cifra che può considerarsi contenuta in limiti ragionevoli per una industria di tipo moderno, se si tiene presente che tra le iniziative promosse dall'EFIM si sono avuti anche investimenti ad alta intensità di capitale, come nel settore del vetro e della carta.

Questi risultati soddisfacenti sono dovuti sostanzialmente al fatto che l'EFIM è intervenuto soprattutto nel campo delle industrie manifatturiere, nel quale l'impresa è caratterizzata da dimensioni medie (dai 500 ai 2.000 addetti, *grosso modo*) e l'intensità di capitale non è così elevata, come nelle industrie di base. La vocazione dell'EFIM per la media impresa è, a sua volta, il retaggio delle esperienze che sono alle origini del gruppo, quelle delle aziende Breda, da tempo operanti nel settore delle industrie manifatturiere in genere e specialmente della meccanica strumentale. Da questo nucleo iniziale il gruppo Breda è andato diversificando le sue produzioni, soprattutto al fine di cogliere tutte le occasioni che il mercato offriva per la creazione di nuove iniziative industriali nel Mezzogiorno, obiettivo programmatico fondamentale del gruppo.

Va rilevato che, quando si parla delle medie imprese industriali di tipo moderno, si

deve far riferimento a quelle che spesso richiedono delle tecnologie avanzate ed intensità di capitale e che, pur non raggiungendo i livelli assai elevati dell'industria di base, quali la siderurgia e la petrolchimica, non sono, tuttavia, contenuti nelle misure che normalmente si riscontravano in passato. Si deve, anzi, rilevare che l'EFIM ha segnato la sua presenza in alcuni particolari settori, nei quali si notavano carenze di mercato o posizioni monopolistiche da rimuovere, come quelli del vetro e dell'alluminio, a cui si può aggiungere l'allumina, la cellulosa ed i metalli non ferrosi. E l'impegno in questi settori è stato, ed è, inizialmente faticoso ed oneroso per le situazioni di mercato e per la natura altamente specializzata degli impianti.

Ma le iniziative più numerose dell'EFIM sono state realizzate e sono progettate nel campo delle industrie manifatturiere, e soprattutto in quello delle industrie meccaniche: in quest'ultimo, una importanza, che esula dallo stretto ambito aziendale, assume il settore della costruzione di materiale rotabile ferroviario, che è stato concentrato, per quanto riguarda le partecipazioni statali, sotto il controllo dell'EFIM, anche con il trasferimento a questo di alcune aziende in precedenza gestite dall'IRI. Si tratta di un settore molto interessante per vari motivi, non solo economici, ma anche sociali.

È ormai ben noto che la congestione del traffico automobilistico impone anche una nuova strutturazione ed una più intensa funzionalità nel trasporto su rotaie, sia nelle aree metropolitane che sulle medie e lunghe distanze. Il necessario rapporto fra i due sistemi di trasporto sottolinea l'esigenza di risolvere il rapporto stesso in base ad una coordinazione economica e funzionale; e le specifiche esigenze del sistema stradale e del sistema ferroviario, in considerazione anche della loro potenzialità, dimostrano che il trasporto di massa su rotaia è la soluzione più conveniente allo stato attuale delle tecnologie, specie se si tengono presenti le possibilità offerte da una vasta diffusione dei *containers*.

L'obiettivo di un vigoroso rilancio del trasporto ferroviario presuppone, però, innanzitutto l'esistenza di un'industria moderna, efficiente e capace di introdurre quelle innovazioni nel materiale prodotto che sono la condizione prima del miglioramento qualitativo del servizio del trasporto.

Se il relatore, come è suo dovere, vuole essere obiettivo nell'espone la situazione anche da questo punto di vista — che d'altra parte è quello fondamentale e determinante

per una migliore soluzione del problema —, egli deve necessariamente rilevare come oggi siamo ben lontani dalle condizioni di efficienza e di modernità che sono richieste, perché le imprese operanti nel settore sono andate moltiplicandosi in numero e quasi sempre perdendo terreno quanto a capacità progettuale ed innovativa. Per ovviare agli inconvenienti derivanti da questo vero e proprio processo involutivo, diventa sempre più necessario — per ottenere un rapporto economicamente valido fra produzione ed esigenza del mercato — che venga attuata una chiara linea programmatica, basata su tre esigenze: 1) una politica di riconversione e di ammodernamento degli impianti esistenti; 2) l'arresto della costituzione di nuove aziende nel settore delle costruzioni ferroviarie; 3) l'assegnazione delle commesse, da parte delle ferrovie dello Stato, fatta in relazione alla produttività ed alla capacità progettuale degli impianti esistenti.

È per dare un contributo concreto alla impostazione di questa linea di razionale sviluppo economico che l'EFIM ha presentato al CIPE un progetto per il risanamento dell'industria costruttrice di materiale ferroviario, attraverso il quale sia possibile consentire un vero rilancio della produzione italiana del settore, tanto sul mercato interno che su quello internazionale; ed è anzi, in questa sede, il caso di auspicare che il CIPE, presso il quale il progetto è stato presentato dall'EFIM, ne affronti quanto prima l'esame e la discussione. Attraverso la realizzazione di tale progetto, l'EFIM viene ad attuare quanto più volte chiesto in questa Commissione, e cioè la riorganizzazione, il coordinamento e la specializzazione di tutte le aziende a partecipazione statale del settore ferroviario, dopo il trasferimento all'ente anche di quelle aziende in precedenza appartenenti all'IRI.

Ma tutto questo lavoro può avere il suo logico sviluppo economico e sociale soltanto se trova la sua corrispondenza in una nuova politica economica di commesse da parte dell'azienda ferroviaria, che consenta di utilizzare in misura adeguata la capacità produttiva degli impianti, contribuendo ad un sano equilibrio aziendale e ottenendo così un miglioramento qualitativo dei materiali prodotti.

Tale miglioramento qualitativo presuppone, d'altra parte, una complessa opera di ricerca, di sviluppo e di progettazione, da svolgere in stretta collaborazione con le ferrovie dello Stato, e con il sostegno di una politica

della ricerca scientifica applicata e dello sviluppo, che riconosca al settore dei trasporti terrestri su rotaia l'importanza che merita. Tuttavia, perché ciò si possa verificare e, quindi, perché l'auspicato rilancio del trasporto collettivo su rotaia parta da presupposti tecnici validi e aggiornati, occorre soprattutto che gli impianti gestiti dall'EFIM — come quelli che più si stanno adeguando alle nuove esigenze tecniche e scientifiche — siano alimentati da un flusso di commesse corrispondente all'elevata produttività degli impianti stessi. Una volta realizzata una razionale politica di commesse, e completata l'opera di risanamento avviata dall'EFIM, il coordinamento dell'attività tra le varie aziende a partecipazione statale produttrici di materiale ferroviario consentirà una ripartizione delle lavorazioni tra i vari stabilimenti del nord, del centro e del sud, che permetterà di utilizzarne meglio le specifiche caratteristiche produttive e le capacità sia tecniche sia di uomini.

Ciò è tanto più necessario se si tiene presente un altro aspetto socialmente importante dell'industria costruttrice di materiale rotabile ferroviario del nostro paese: essa risulta ubicata spesso in centri urbani di non grandi dimensioni, quali Reggio Emilia, Pistoia, Matera, Reggio Calabria. In questi centri urbani le industrie in questione costituiscono un elemento importante dell'equilibrio economico locale e spesso l'elemento determinante. Il mantenimento dell'occupazione nelle aziende relative è, quindi, veramente, per le città indicate, un fatto essenziale. Perché queste iniziative possano concretarsi a vantaggio della collettività nazionale — che godrà di una migliore utilizzazione delle risorse disponibili e di più moderni mezzi di trasporto — ed a vantaggio delle aziende — che potranno contare su flussi di ordinativi più consistenti e quindi concentrarsi sul miglioramento qualitativo dei prodotti — occorre però un attento riesame della politica di finanziamenti pubblici al settore ferroviario, per frenare una indiscriminata proliferazione di nuove iniziative che tornerebbe a ricreare gli stessi problemi che si vogliono avviare a soluzione. Sia il CIPE che la Cassa per il mezzogiorno dovrebbero, quindi, astenersi non solo dal favorire nuove iniziative nel settore del materiale rotabile ferroviario (come quelle annunciate per impianti che dovrebbero sorgere a Praia a Mare e a Messina), ma decisamente sconsigliarne e scoraggiarne la realizzazione, per non compromettere lo sforzo di riorganizzazione e di razionalizzazione in atto da

parte sia del settore pubblico sia di quello privato.

Fare nuove industrie per la produzione di materiale mobile ferroviario vorrebbe significare non solo ripetere, aggravandoli in modo rilevantissimo, taluni errori commessi in passato, ma soprattutto dilapidare capitali pubblici destinati ad un ordinato sviluppo economico, specialmente delle zone più depresse del nostro paese, e ingannare tanti lavoratori che — dapprima illusi di avere finalmente la garanzia di un salario duraturo — si troverebbero, in realtà, in uno stato di inquietudine permanente per la precarietà e la insufficienza delle eventuali commesse di lavoro.

È necessario ricordare, a conferma di ciò, che gli stabilimenti che già operano nel settore in Italia sono ben quarantotto, una cifra assolutamente elevata, se si tiene presente che in altri grandi paesi industriali, come Gran Bretagna, Germania, ecc., con domanda nazionale e volume di esportazioni assai più elevati che nel nostro paese, non si hanno più di quattro o cinque stabilimenti. E non sto a ricordare la ventina di stabilimenti che fanno soprattutto riparazioni ferroviarie.

Un altro aspetto della politica delle partecipazioni statali in genere, più volte richiamato da questa Commissione, è l'assoluta necessità di evitare ed impedire che gli enti di gestione abbiano, come loro principale scopo, quello di essere gli « ospedali » delle imprese che i privati, per sventura o per incapacità, non sono stati idonei a portare avanti; ma tale concetto non ha esonerato gli enti medesimi dall'obbligo di sanare le aziende, già in loro possesso, che l'evoluzione tecnica e le esigenze di mercato rendevano del tutto o in gran parte inadeguate. Per questi motivi, anzi, di frequente è apparsa la necessità di attuare la riconversione di impianti anche in modo totale; e l'EFIM, in particolare e più di ogni altro, ha riscontrato l'esigenza di porre tale opera di ammodernamento e di rinnovamento fra i suoi obiettivi fondamentali.

All'opera di industrializzazione del Mezzogiorno, cui si è accennato, si è, infatti, accompagnata una paziente quanto impegnativa attività di ristrutturazione, di riconversione e di ammodernamento tecnico e gestionale nelle aziende meccaniche ad esso trasferite: quest'opera ha consentito il mantenimento dei livelli di occupazione in molte aziende, altrimenti destinate ad attraversare ulteriori e più gravi difficoltà, ed ha già portato, in molti casi, al ristabilimento di condizioni di

equilibrio economico nella gestione. Si tratta, in genere, di iniziative industriali che rivestono una grande importanza in rapporto alla situazione economico-sociale dei centri urbani in cui le iniziative stesse sono localizzate.

A tal riguardo, si possono ancora ricordare, come esempi, il problema della Ducati di Bologna e quello delle Officine meccaniche di Reggio Emilia. La Ducati, uno dei più importanti stabilimenti industriali di Bologna, si è venuta a trovare in crisi a causa della flessione della domanda di motocicli e della crescente concorrenza della grande industria giapponese. Occorre, quindi, per assicurare il mantenimento del livello di occupazione, accelerarne la parziale riconversione verso produzioni similari, che presentino prospettive di mercato più interessanti: ma ciò, naturalmente, richiede un investimento considerevole ed un notevole impegno imprenditoriale. Quanto alle Officine meccaniche di Reggio Emilia, esse dovranno orientarsi sempre più verso la produzione di impianti industriali e di macchinario industriale, dato che la produzione di materiale rotabile ferroviario è opportuno venga concentrata — come si è detto — in altri impianti dello stesso gruppo EFIM, che sono coordinati da una società capogruppo del settore, la Breda Pistoiesi, che — accanto al necessario nuovo stabilimento da costruire a Pistoia — avrà pure la progettazione e i servizi commerciali del settore.

In conclusione, possiamo ritenere che, accanto alla creazione di nuovi impianti industriali nel Mezzogiorno, l'EFIM ha il compito assai impegnativo di effettuare quegli investimenti di riconversione che sono indispensabili per mantenere il livello dell'occupazione in alcune medie città del nord e del centro, nelle quali le occasioni alternative di lavoro sono molto limitate. Se a questi compiti si aggiungono quelli, già ricordati, del consolidamento di iniziative avviate recentemente nel sud e dell'ammodernamento ed ampliamento di quelle di più antica data, si deve riconoscere che l'aumento del fondo di dotazione dell'EFIM appare ampiamente motivato per quanto riguarda la misura ed urgente in relazione ai problemi che è destinato a risolvere.

Invito, perciò, gli onorevoli colleghi a voler dare il loro voto favorevole al disegno di legge in esame.

**PRESIDENTE.** Ringrazio l'onorevole Gerardo Bianchi per la sua pregevole e dettagliata relazione.

Dichiaro aperta la discussione generale.

SANTONI. Trattando di questo argomento (aumento del fondo di dotazione dell'EFIM), ci troviamo di fronte ad un provvedimento di cui non conosciamo la portata effettiva. Ci troviamo all'oscuro dei programmi e degli investimenti che debbono essere finanziati con questo nuovo aumento del fondo di dotazione. In sostanza, avviene che, ancora una volta, il Parlamento si trovi, al di fuori delle direttrici dell'ente di gestione, a dover dare il proprio assenso ad un progetto di legge che, oggi come oggi, è diventato urgente solo per gli impegni che l'EFIM ha assunto. Noi proponiamo, quindi, anche in questa occasione, di rivedere la legge istitutiva del Ministero delle partecipazioni statali. Non possiamo continuare a sviluppare una politica in questa direzione con il Parlamento che deve solo limitarsi a votare gli aumenti del fondo di dotazione. Si rende opportuno sviluppare il controllo delle partecipazioni statali con commissioni particolari e specifiche dello stesso Parlamento, affinché si abbia effettivamente un controllo e un esame di quella che deve essere la linea di sviluppo delle aziende pubbliche.

Per quanto riguarda il provvedimento in se stesso, noi riteniamo che esso sia giusto e valido, perché riconosciamo che la politica portata avanti dall'EFIM in questi anni è stata una politica indubbiamente positiva, che deve essere ulteriormente sviluppata per quanto concerne il Mezzogiorno, anche se avremmo preferito che fossero state accolte le proposte presentate dal gruppo comunista al Senato per l'aumento del fondo di dotazione di altri 50 miliardi, appunto per sviluppare le trasformazioni agricole, la cui carenza si avverte molto nel meridione ed anche perché siamo a conoscenza che vi sono importanti gruppi stranieri, che cercano di accaparrarsi la trasformazione agricola del mercato meridionale. Quel nostro emendamento non fu accettato. Riteniamo, però, che il problema esista e che debba essere ulteriormente esaminato e affrontato.

Mi vorrei ora soffermare sulla parte che riguarda la riconversione del settore ferroviario nel nostro paese. Anche nella relazione del senatore Formica, al Senato, si accennava al fatto che una parte cospicua di questo fondo di dotazione assegnato all'EFIM fosse destinata alla riorganizzazione dei programmi e alla ristrutturazione del settore ferroviario. E, in questa sede, il relatore, onorevole Bianchi, ha riaffermato questa necessità. Ecco... io non ne faccio una questione personale, ma, già altre volte, avevo sollevato

il problema relativo al settore ferroviario ed in particolare quello della Breda ferroviaria di Sesto San Giovanni: mi risulta che, nella settimana scorsa, vi è stato un incontro con il ministro, nel corso del quale ai rappresentanti sindacali è stato detto che non si conosce il programma del CIPE e che, quindi, non si è ancora in grado di dire quale sarà la funzione della Breda ferroviaria di Sesto San Giovanni. Qui ci troviamo in sede legislativa e in fase di aumento del fondo di dotazione e, quindi, dovremmo conoscere qualcosa di più preciso, perché, altrimenti, si ritorna effettivamente al discorso iniziale, secondo cui noi dobbiamo solo legiferare e lasciare agli altri la decisione delle scelte programmatiche degli enti di gestione.

Vi è una grave situazione. Sono d'accordo con quanto diceva poco fa l'onorevole relatore, e cioè che si tratta di un problema di impianti, di competitività; per cui è chiaro che il rilancio del settore relativo al materiale ferroviario è legato a questi programmi...

BIANCHI GERARDO, *Relatore*. Non ho inventato nulla.

SANTONI. Ma, per la Breda ferroviaria, o si dice chiaramente che questa azienda non è competitiva, oppure si dice che lo è. Mi pare che i risultati di questi ultimi tempi stiano a dimostrare che l'azienda è competitiva, se si tiene conto del fatto che l'età media dei dipendenti è abbastanza elevata, che non sono state fatte assunzioni da 7 anni, che non sono più stati operati ammodernamenti di impianti e che quindi, se vi è un ritardo, esso è dovuto non alla volontà dei dirigenti e dei lavoratori, ma soprattutto ad un certo tipo di scelte operate dalle partecipazioni statali.

Nella replica del ministro al Senato, si parla di 7-8 miliardi assegnati alla Breda ferroviaria di Pistoia, cui si assegna un ruolo primario, e per la quale si prevede un ampliamento dello stabilimento e un riordino...

BIANCHI GERARDO, *Relatore*. Il riordino va fatto. O a Milano, o a Pistoia o a Napoli, ma va fatto!

SANTONI. Certo, ma il discorso è questo: agli operai bisogna dire che cosa si farà, che cosa succederà di loro! Nella relazione che lei ha svolto, onorevole collega, si parla di tutto meno che della Breda ferroviaria di Sesto...

BIANCHI GERARDO, *Relatore*. No... un momento. Non ho parlato degli stabilimenti. Sono 48 gli stabilimenti! Ho accennato soltanto ad alcune situazioni, ma non ho fatto l'analisi degli stabilimenti. Tengo chiaramente a precisarlo!

SANTONI. Comunque, dato che il problema esisteva ed esiste e riveste una certa urgenza, proprio perché vi sono stati incontri anche a livello ministeriale, non vorrei che fosse collocato in second'ordine dicendo che, tanto... ormai... questa azienda è destinata a scomparire e quindi... non si sa cosa fare...

BIANCHI GERARDO, *Relatore*. Mi permetto di interromperla. Se non ho accennato alle più grosse aziende (ho accennato soltanto alla Ducati di Bologna), vuol dire che esse hanno un ritmo normale. Io mi sono limitato a indicare i tre o quattro casi di rilievo (o che io reputo tali, e non da oggi) che il Parlamento deve conoscere; ma, per il resto, si tratterà di migliorare, perfezionare. Siccome la Breda è un tutto unico (Milano, Pistoia, Napoli, Matera), si farà, nei vari stabilimenti, nelle varie specializzazioni, ciò che rientra nell'esame tecnico di complesso. Questo lo dico semplicemente per chiarire.

SANTONI. Ciò che interessa i lavoratori della Breda ferroviaria è che si dica chiaramente loro quali sono le intenzioni dell'EFIM, del CIPE, del Governo, nei riguardi di una riconversione o di un ammodernamento degli impianti. Questi lavoratori — con i quali abbiamo recentemente avuto un incontro — ritengono di poter svolgere ancora, nel nostro paese, una funzione abbastanza importante: in primo luogo, per le capacità acquisite, in tutti questi anni, nella costruzione di materiale ferroviario; in secondo luogo, perché vi è ancora una attrezzatura che, con pochissimi ritocchi, potrebbe essere portata ad un livello di competitività; in terzo luogo, perché in questo ultimo anno sono state fatte costruzioni di materiale rotabile che è stato riconosciuto, per il numero di operai impiegati e per il rapporto ore-produzione, conveniente e tale da testimoniare una capacità competitiva dell'azienda.

Quindi è chiaro che il Ministero delle partecipazioni statali deve uscire dall'equivoco nei confronti dell'azienda milanese, perché sono anni che leggiamo nelle relazioni dell'EFIM che questo settore deve essere riordinato, messo a punto; però, effettivamente, fino ad oggi, si è sempre andati avanti col

contagocce e il problema non è mai stato affrontato a fondo.

Per quanto riguarda gli enti di gestione, che, come è stato detto, non devono essere considerati degli ospedali, ma devono essere gestiti in modo produttivo, noi abbiamo posto tante volte il problema di chi dirige le aziende a partecipazione statale, di chi comanda in quelle aziende. Noi ricordiamo benissimo, quando si trattò di affrontare il problema dei rapporti nuovi che dovevano esserci all'interno delle aziende tra lavoratori e direzione, le circolari del ministro Bo, che però, di fatto, non sono mai entrate nelle aziende a partecipazione statale.

BIANCHI GERARDO, *Relatore*. Mi permetta di precisare, onorevole Santoni. Io ho parlato in termini di... ospedale, perché, fino ad ora, in generale, ma prima specialmente, quando vi era una azienda che andava male (per incapacità o per disgrazia, non ho fatto analisi), con mille o diecimila operai da mandare a casa, allora lo Stato interveniva, con tutti gli oneri relativi. Sono gli errori dei singoli che vengono ad essere pagati dalla collettività. Noi abbiamo certamente un dovere sociale verso i lavoratori; non abbiamo, però, il dovere di andare a rimediare a tutti gli errori dei singoli imprenditori! Però ho anche detto che, siccome vi sono aziende già in mano ai vari enti di gestione (e il discorso vale per tutti), questi enti di gestione devono tenere le aziende in condizioni di competitività tecnica, economica e sociale. Ora, il problema cui lei si riferiva, accennando alle circolari, è un altro aspetto che non è direttamente connesso alla questione «ospedali».

SANTONI. Sì, ma io volevo chiarire questo concetto: praticamente abbiamo visto aziende, già inserite nel sistema delle partecipazioni statali, che non si sono mosse su un terreno di operatività, per volontà delle direzioni aziendali, trovandosi poi in condizioni di precarietà. Necessita un controllo! Al Senato, è stato posto il problema della partecipazione dei lavoratori alla gestione delle aziende: questo nostro emendamento è stato poi ritirato. Ma questo rapporto all'interno delle aziende deve esserci, si deve instaurare un rapporto nuovo, perché, altrimenti, le aziende a partecipazione statale non sono controllate né dal Parlamento, né da nessun altro, al di fuori di certe occasioni, cioè in occasione di fatti sindacali. Così si porta avanti una politica aziendale che non dà frutti positivi.

ISGRÒ. Vista la complessità dei problemi che investono l'EFIM, desidero dati più precisi per quanto riguarda l'Euroalluminio.

DELFINO. Signor Presidente, noi abbiamo delle perplessità in relazione a questi provvedimenti di finanziamento, di aumento dei fondi di dotazione delle partecipazioni statali. Ogni tanto ne arriva uno da esaminare, a singhiozzo. Io penso che il problema debba essere affrontato nella sua globalità; cioè occorre definire con precisione, nel quadro della programmazione generale della nostra economia, il ruolo, la funzione, i compiti delle partecipazioni statali. Ma in un quadro globale, perché è evidente che questo aumento del fondo di dotazione dell'EFIM sarà seguito — com'è stato preceduto — da altri aumenti di fondi di dotazione di altri enti di gestione delle partecipazioni statali, senza un discorso globale. Potrebbe anche darsi, come hanno prospettato con un loro emendamento i deputati comunisti, che i 100 miliardi dell'aumento del fondo di dotazione dell'EFIM siano insufficienti ai compiti che si pensa questo ente debba assolvere. Il discorso avrebbe dovuto essere meglio impostato, in termini più generali e inquadrato nell'ambito della programmazione, che continua a risultare veramente la grande assente da questo atto importante e determinante quali sono gli aumenti dei fondi di dotazione.

Fatta questa premessa, noi siamo d'accordo sulla necessità di aumentare il fondo di dotazione dell'EFIM in quanto crediamo nella necessità degli interventi delle partecipazioni statali nel Mezzogiorno, di fronte alla carenza che, ormai unanimemente, si riscontra sui risultati dal punto di vista occupazionale. Cioè noi tutti abbiamo visto che la massa degli interventi ha riguardato aziende di base; abbiamo visto che, anche sul piano delle aziende di base, se un tipo di investimento come l'Alfa Sud non viene integrato da una serie di altre iniziative, non risolve il problema dell'occupazione. Perché, se una parte notevole dei pezzi che necessitano deve essere fabbricata al nord, ecco che, praticamente, gli investimenti relativi al Mezzogiorno perdono la loro efficacia.

Se, per costruire una macchina, bisogna andare a prendere determinati pezzi al nord, è evidente che l'incidenza, nel Mezzogiorno, dal punto di vista della occupazione, sarà relativa. Tali osservazioni sono state fatte da tutti; ormai, sono un fatto associato. Mi sembra che, di fronte a questa situazione, la richiesta di un maggiore impulso da dare

alle industrie manifatturiere sia venuta da tutti. Credo che l'EFIM possa assolvere (e assolvere) questo tipo di attività, integrata con un altro tipo di attività nel campo dell'agricoltura, che ha necessità di avere uno sbocco suo sul piano dell'industrializzazione. A noi pare, quindi, che l'attività in generale dell'EFIM, concentrata poi nella quasi totalità (per lo meno per quanto riguarda i nuovi investimenti) nel Mezzogiorno, sia un fatto senz'altro positivo.

Noi siamo pertanto favorevoli all'aumento di questo fondo di dotazione e apprezziamo l'attività dell'EFIM nelle Puglie, dove praticamente ha allargato la sua sfera d'azione con nuove iniziative. Vorremmo che facesse lo stesso anche in Abruzzo, dove rappresenta l'unica iniziativa delle aziende a partecipazione statale, attraverso il complesso della vetreria di San Salvo. Anzi, a questo proposito, vorrei avere conferma della notizia dell'investimento di altri 20 miliardi nello stabilimento SIV di San Salvo per ampliamenti e produzioni nuove. Vorrei che il Sottosegretario confermasse questa notizia, che fu data, a suo tempo, dall'allora ministro delle partecipazioni statali, onorevole Forlani, in questa Commissione, ma di cui poi non si è più sentito parlare. Nella relazione programmatica delle partecipazioni statali non se ne parla assolutamente, mentre come ho detto il ministro, nello scorso mese di giugno, ci disse con chiarezza che 20 miliardi sarebbero stati investiti per l'ampliamento della SIV. Chiederei pertanto un chiarimento.

Per quanto riguarda, poi, la Sardegna, vorremmo avere assicurazioni sul programma dell'EFIM relativo a Carbonia, per l'alluminio, con l'augurio che, anche per la Sardegna, il programma dell'EFIM possa essere attuato rapidamente.

ALPINO. Mi scuso del ritardo col quale sono arrivato in Commissione (ma questo dipende dal ritardo del treno), che purtroppo mi ha impedito di ascoltare l'esposizione del relatore; e, quindi, non entro nel merito del provvedimento. Vorrei, però, fare un'osservazione. Vorrei, cioè, esprimere le stesse perplessità che ha già manifestato il collega, onorevole Delfino, in merito a questi aumenti « a singhiozzo » dei fondi di dotazione, anche se si tratta di singhiozzi da... 100 miliardi di lire, quindi abbastanza importanti.

Siamo tutti programmatori, la programmazione è il grande strumento... Ma allora perché non si programma niente? Oggi viene una notizia, domani un'altra; si fanno degli

aumenti, poi altri e così via, magari incastrandoli e incrociandoli con aumenti precedenti fatti per altri enti! Viviamo cioè veramente alla giornata. E questo è molto grave, quando si tratta di cifre dell'ordine di 100 miliardi.

Chiedo che il Governo, nella sua veste di propugnatore della programmazione, ci faccia sentire questa programmazione, ce la faccia discutere, fissando, soprattutto, i compiti, i limiti, i campi di attività, da cui poi può venire un calcolo più razionale, una previsione più attendibile dei fabbisogni, uno scaglionamento delle coperture da conciliarsi con le possibilità di mercato e la disponibilità delle risorse. Invoco veramente che si arrivi a questa esposizione programmatica chiara e indicativa delle mete concrete da raggiungere, anche a lunga scadenza, e di come si potrà provvedere ai mezzi necessari.

Vorrei fare un'altra osservazione, che poi è una domanda. Dobbiamo, cioè, considerare definitivamente sepolto quel problema, che anni fa era stato sollevato e abbondantemente discusso in Commissione, relativo alla ristrutturazione (che brutta parola!), adeguamento, collegamento tra le varie attività distinte merceologicamente tra gli enti di gestione? Ricordo il caso più clamoroso, quello relativo al ramo meccanico e metallurgico, che è diviso fra Cogne, IRI, EFIM, e persino, per una parte, ENI: cioè, ben quattro enti di gestione. Dal momento della programmazione, anzi, assai prima di essa, si è sempre parlato di coordinamento tra le attività e i settori di intervento degli enti di gestione. Mi pare, quindi, che, almeno sotto questo unico grosso padrone che è lo Stato (che ha tanti poteri e che, in fondo, elargisce i mezzi vitali a questi enti di gestione), si dovrebbe realizzare un indispensabile coordinamento. Ora io chiedo semplicemente: è un problema sepolto? Lasciamo le cose come stanno? Oppure vi è allo studio un progetto che permetta di raggruppare veramente tutti questi settori simili, sopprimendo doppioni, semplificando strutture ed economizzando qualche cosa? Questa è una domanda precisa. Di fronte ad uno stanziamento di 100 miliardi, mi pare lecito chiedere se, su un tale problema, si hanno delle idee e dei propositi concreti.

**PRINCIPE.** Già due volte, in sede di Commissione e di Assemblea, discutendo del bilancio dello Stato, ho sollevato il problema dei diversi tempi in cui vengono discussi i programmi relativi alle partecipazioni statali.

Questa mattina è affiorata negli interventi degli onorevoli Delfino e Alpino una critica con la quale io concordo pienamente. Siamo qui ad esaminare una richiesta di adeguamento del fondo di dotazione dell'EFIM, ma, in sostanza, siamo chiamati, ancora una volta, a discutere sui programmi, anziché sul fondo di dotazione, giacché questo rappresenta soltanto un aspetto dell'attività dell'ente, quello appunto della copertura finanziaria. Perciò penso sarebbe più opportuno discutere dei fondi di dotazione al momento stesso in cui si discute dei programmi, anche perché, in tal modo, il Parlamento avrebbe un quadro più completo e immediato, e quindi maggiori possibilità di giudizio e di controllo, sull'attività delle partecipazioni statali.

Circa l'EFIM ho seguito i suoi programmi e devo dire, con grande meraviglia, che, per quanto concerne i livelli occupazionali, i costi, i tempi di attuazione, gli investimenti, sono molto generici, per cui oggi, ci troviamo ad approvare un fondo di dotazione di 100 miliardi (che sottintende un investimento di 403 miliardi), senza avere una chiara visione di come tali programmi si inseriscono nel quadro generale della programmazione nazionale. L'EFIM è chiamato a svolgere una funzione fondamentale di riequilibrio, specie nell'ambito delle regioni meridionali e, su questo argomento, vorrei dire, con molta spregiudicatezza, il mio pensiero.

Fino a questo momento, certo, l'EFIM ha operato nel Mezzogiorno e ha operato anche bene. Direi, però, che la sua azione si è svolta al di fuori di una linea programmatica generale. È vero che una programmazione ha bisogno di una volontà politica, ha bisogno di poteri pubblici efficienti; ma, se il problema del Mezzogiorno lo si vuole affrontare in termini seri, non basta operare nel senso di fare in modo che il Mezzogiorno faccia genericamente dei passi avanti; bisogna qualificare questo processo e far sì che abbiano a parteciparvi, armonicamente, tutte le regioni meridionali, evitando così che le regioni più povere diventino sempre più povere. È quanto avvenuto, per esempio, con le trentasei iniziative che l'EFIM ha realizzato in questi ultimi sei anni. Di esse diciotto sono andate alla regione pugliese, sette nel Lazio, una in Abruzzo, una in Calabria.

In proposito, vorrei anche aggiungere che, quando si parla di riequilibrio territoriale, occorre favorire soprattutto le iniziative di medie dimensioni, a bassa intensità di capitale, che consentono più alti livelli di occu-

pazione. E perciò noi avremmo voluto che gli investimenti dell'EFIM in Calabria fossero investimenti ad altissimo livello occupazionale; perché, per esempio, noi abbiamo avuto investimenti per 35 miliardi nel settore della pasta semichimica, ma questi 35 miliardi significano, nel quinquennio, una occupazione di 500 operai.

Io non faccio un discorso regionalista, poiché, al contrario, mi sono sempre battuto contro la regionalizzazione degli investimenti delle partecipazioni statali. Però, nel momento in cui noi vediamo che, nel 1969, la Calabria non figura, o quasi, negli investimenti dell'EFIM, in questa sede — in cui siamo chiamati a decidere della futura attività dell'ente — sia pure contro le mie intenzioni, sono costretto a sollevare il problema di una regione che conta due milioni di abitanti, ma di cui 500 mila, il 25 per cento della popolazione, è emigrato in alta Italia o all'estero, tanto che i paesi della Calabria contano oggi solo vecchi e bambini. Sono d'accordo che il problema debba essere esaminato e risolto nell'ambito della programmazione generale.

Ma, scendendo dal generale al particolare, sorge, per esempio, un altro problema che è quello del coordinamento. Noi solleviamo delle critiche, perché dobbiamo approvare un fondo di dotazione senza una visione globale. Mi pare che sia assodato che ci vuole un coordinamento non solo in ogni *holding* di imprese pubbliche, ma ci vorrebbe un minimo di coordinamento tra gli enti di gestione, per evitare duplicazioni di investimenti nello stesso settore.

Affrontando il problema di alcune regioni, non basta cercare il loro sviluppo entro angusti limiti settoriali. Quando si dice che esse non potranno mai diventare regioni ad alto livello industriale, perché le distanze, la conformazione orografica, gli accessi, i porti, ecc., ne impediscono il decollo industriale, e, quindi, si indica nel turismo la sola possibilità di sviluppo, si vuol nascondere la vera realtà. Infatti, sappiamo tutti perfettamente che, per ottenere il progresso economico di quelle regioni, un minimo di struttura industriale bisogna crearlo, perché non c'è agricoltura potenziata, non c'è turismo anche su scala industriale che possa risolvere i complessi problemi dell'avanzamento di una economia. Ora io mi metto dal punto di vista di quelli che sostengono la tesi contraria, cioè dicono: dobbiamo terziarizzare alcune regioni. Ma riproponiamo il discorso della Calabria. Settecentocinquanta chilometri di costa, zone di

montagna quali la Sila, l'Aspromonte, ecc., di grande bellezza naturale... Vi è qualcuno che affaccia la tesi che noi calabresi respingiamo senza discutere: terziarizzare la Calabria! Ma, vivaddio!, quando si affronta il problema dell'EFIM in termini di terziarizzazione, hanno perfettamente ragione di essere le nostre critiche sull'impostazione che è stata data al programma turistico. Non ha senso ripetere sempre la stessa storia degli alberghi, ristoranti, *motel*, che, di tanto in tanto, vengono costruiti. Noi sappiamo molto bene che essi rappresentano una struttura di ricettività senza la quale una regione non si avvia verso un livello di civiltà; ma sappiamo altrettanto bene che, senza una visione globale del turismo in Calabria, non si risolve il problema.

Se si costruiscono sette od otto grandi complessi turistici sulla costa, a distanza di 80 chilometri l'uno dall'altro, con alberghi da duemila posti, bisogna anche sistemare l'*hinterland*, fare i porti turistici, ecc., in maniera tale non solo da avere una alta ricettività con un elevato numero di addetti, che contribuisce sia pure parzialmente a risolvere il problema della disoccupazione, ma in modo da inserire la regione nei grandi circuiti internazionali del turismo; altrimenti parlare di terziarizzazione non ha senso e l'economia calabrese non ne ricava alcun miglioramento apprezzabile.

Anche per quanto riguarda il settore della pasta semichimica, non si possono non avere molte riserve, perché si leggono solo cose piene di ombre, laddove, invece, occorrono programmi chiari e comprensibili. Per quanto riguarda questo argomento, si dice che si vuol legare il settore della pasta semichimica al rimboschimento ed alla forestalizzazione della regione. Si parla dell'eucalipto, ecc. È un problema di grande fascino e di grande seduzione. Ma qual'è la preoccupazione che abbiamo? Oltre a nutrire legittime riserve per un intervento monosettoriale, se si considera che il rimboschimento e la forestalizzazione comportano tempi molto lunghi (anche il pioppo, che ha un ciclo fisiologico breve, non può ridurre i tempi a meno di 16-18 anni), debbo osservare che, per avere uno sviluppo adeguato di tale settore, occorre un arco di tempo, che, nell'ipotesi più favorevole, non potrebbe essere inferiore ai 18 anni.

Sono 35 miliardi che procurano, come ho detto, un potenziamento del livello occupazionale al massimo di cinquecento unità lavoratrici, in uno spazio di tempo di 18 anni, e

che non presentano possibilità di allargamento. E quindi un investimento che nasce e che muore!... È fine a se stesso!

Infine, per quanto concerne le produzioni elettrometallurgiche dell'EFIM si conosce solo l'entità degli investimenti: 31 miliardi di lire. Nessun altro dato è fornito sull'epoca in cui gli stabilimenti dovrebbero entrare in funzione, nonché sull'occupazione conseguibile.

Dette queste cose, vengo all'attività delle partecipazioni statali nel settore alimentare, di cui altri hanno parlato al Senato. Parlando di agricoltura nel Mezzogiorno, si sono sempre fatti lunghi discorsi, che qui non è neanche il caso di sfiorare, ma si è sempre detto che l'agricoltura poteva raggiungere determinati traguardi ad una sola condizione: non quella della sua industrializzazione, perché secondo me non esiste tale problema, ma alla condizione di creare, a *latere* di certe produzioni, determinate industrie che possano valorizzare al massimo i prodotti tipici di un'agricoltura regionale, nel campo delle partecipazioni statali. Il ministro certamente mi dirà che vi è, nell'ambito dell'IRI, la SME, che opera in questo settore.

Lo sappiamo molto bene. Nel campo delle industrie alimentari, certamente la SME ha lavorato e sta lavorando. Ma, dovendo parlare al di fuori dei limiti del fondo di dotazione dell'EFIM, una critica severa non la dovremmo rivolgere anche alla SME? La SME poteva assolvere ad una grande funzione nell'ambito regionale, poteva darsi un programma di investimenti e di interventi nel campo dell'industria alimentare; a questo compito la SME ha mancato. Sì, ha acquistato delle aziende, qualcuna in Calabria, qualcuna in Lucania, in Puglia; ha fatto di esse delle aziende pilota nel campo di un'agricoltura moderna. Ma il vero compito della SME era quello di rompere, finalmente, in direzione dell'industria alimentare. Nell'ambito della Cassa per il mezzogiorno si è creata la FINAM. Non vorrei esprimere giudizi..., ma un minimo di coordinamento di queste con le aziende a partecipazione statale, che operano in questo settore dovrebbe esserci, se non si vuole veramente far saltare la programmazione prima ancora di parlarne!

Ritornando e limitandomi ai programmi dell'EFIM, vi ritrovo un aspetto negativo proprio nell'intervento del tutto marginale che è riservato al settore della conservazione, commercializzazione e distribuzione di prodotti alimentari. Le iniziative dell'AL.CO e della

Surgela, appaiono, infatti, episodi isolati e perciò stesso insoddisfacenti.

A proposito di questa diversificazione dell'industria, ricordo che — al fine di favorirla — nel progetto per l'università da istituire in Calabria è stata introdotta un'innovazione sostanziale, consistente nell'inserimento di una facoltà che deve preparare le nuove generazioni alle discipline alimentari. In Italia la programmazione vuole anche essere un binario di migliori articolazioni, di concatenazioni delle varie articolazioni. Perciò quale migliore occasione, per indirizzare l'EFIM a studiare un programma di vasto orizzonte nel campo alimentare, in modo da dare finalmente al Mezzogiorno altre serie possibilità di sviluppo?

Un'altra delle tante critiche che sono state rivolte ai grossi investimenti nel Mezzogiorno è quella famosa alle... «cattedrali» del deserto. Vale a dire: a Taranto è sorta l'Ital sider e si è detto: cattedrale del deserto! È una critica ingiusta, che noi respingiamo. E l'EFIM opera proprio in questa direzione, per creare, a valle degli investimenti nei settori di base, tutta una catena di piccole e medie industrie.

Esauriti questi argomenti, vengo a trattare del settore ferroviario. E debbo dire che si può concordare con il relatore solo nelle enunciazioni. Qui noi chiediamo dei chiarimenti, al signor ministro, ai quali subordiniamo il nostro atteggiamento finale. Il settore ferroviario comporta un discorso molto serio. Qualcuno ha chiesto: ma qual'è la sede? Ma quale miglior sede di questa, nel momento in cui diamo 100 miliardi all'EFIM, che finalmente ha adottato un serio provvedimento, quando ha creato la Finanziaria delle costruzioni ferroviarie? Noi plaudiamo all'EFIM che finalmente ha cominciato a capire che nel settore ferroviario — che è un settore malato — se non si hanno idee chiare, non si conclude niente.

Onorevole Bianchi, lei ha parlato di Pistoia... un grosso centro... giusto: nove miliardi per ammodernare gli impianti, per portare la produzione ad alti livelli tecnici, ecc. Bene. Non le sembri però ingiusta una critica e una riserva: cioè che, quando vengono decisi investimenti nel settore delle costruzioni ferroviarie, il Parlamento dovrebbe avere la garanzia che noi ci muoviamo in una direzione nella quale quegli investimenti hanno una loro utilità, che ci si avvii finalmente sulla strada giusta che faccia, in breve tempo, risolvere la malattia di cui il sistema delle costruzioni ferroviarie sta per morire.

Ho già detto che rifiuto la regionalizzazione, perché, quando si parla di programmazione, guai a non avere una visione globale. Però, quando si affrontano i problemi delle costruzioni ferroviarie, non può non parlarsi dell'OMECA, un'industria claudicante che è nata in Calabria, grazie all'intervento dell'onorevole Fanfani, che ha costretto — possiamo dire così — la Fiat e la Finmeccanica a sborsare cinque miliardi ciascuna. È venuta così l'OMECA e io ricordo che a Reggio Calabria, una città povera che vive di pesca, sono nate delle speranze, sentendo parlare di industrie. Ma poi che cosa è venuto fuori? Solo l'incertezza per i lavoratori che non hanno alcuna garanzia per la stabilità del loro posto di lavoro.

E, per fare un discorso globale sul settore ferroviario, quale migliore occasione che questa? Ora, io capisco che il ministro Malfatti a queste mie critiche certamente risponderà: ma ci sono problemi che dipendono dal Ministero delle partecipazioni statali e ci sono problemi che esulano dalla sua competenza. Però siamo in una sede in cui il rappresentante del Governo è chiamato a un oneroso compito, quello di rispondere per conto suo e anche per conto del Governo del quale porta la responsabilità. Sul problema ferroviario una serie di errori sono stati compiuti anche dall'EFIM, partendo da un dato dimostratosi errato. Si pensava cioè che quello ferroviario fosse un settore dalla domanda elastica. Ma la verità è che il mercato è subordinato al Ministero dei trasporti e la politica delle costruzioni ferroviarie è automaticamente legata agli 800 miliardi stanziati da quel Ministero.

Vi è poi da considerare che, dopo l'OMECA, sono state create altre industrie nello stesso settore già saturo e addirittura in crisi. Cosicché il CIPE e il Governo devono pur decidersi ad affrontare il problema. Ma, che cosa chiediamo, in sostanza? È arrivato il momento che il CIPE affronti nella sua complessità il problema del settore ferroviario, nel quale lavorano quarantotto ditte appaltatrici. La prima cosa che chiediamo è la seguente: visto che l'albo è tenuto dal Ministero dei trasporti è opportuno che l'albo delle ditte appaltatrici si riduca o venga chiuso. Parliamone, però.

Leggo ancora, qui, sul *Globo* del 14 ottobre 1969, che finalmente il comune di Messina è stato inserito nel nucleo di industrializzazione. Povera Messina! Finalmente anche lì, sull'altra sponda della fata Morgana, sorgono alcune speranze e vengono annunciati degli investimenti relativi a materiali

ferrosi e a materiale rotabile. Ancora, leggo sul *Globo* del 20 settembre 1969: « impianto a Villarosa della Gecommeccanica; 62.000 metri quadrati di terreno, nei pressi dello scalo ferroviario di Villarosa, sono stati consegnati ieri pomeriggio ai dirigenti della Gecommeccanica, che vi impianterà uno stabilimento. I lavori di costruzione dell'opificio, che produrrà, fra l'altro, carri ferroviari, veicoli speciali, cassoni ribaltabili, avranno inizio in ottobre... ». Cioè noi siamo in un settore asfittico, in un settore in cui la domanda è statica, e, niente meno, ci troviamo dinnanzi a tentativi di offerte che finiscono addirittura per rendere più asfittico questo settore che lo è già tanto!

Ma che cosa può fare il Governo? Nel Mezzogiorno noi sappiamo che iniziative del genere in tanto sorgono in quanto si avvantaggiano dei benefici della legge n. 717, che ipotizza due cose: non solo il contributo a fondo perduto, dell'ordine del 13-20 per cento, ma altresì mutui pari al 70 per cento dell'intero ammontare, con bassi tassi di interesse, in quanto lo Stato contribuisce con il concorso nel pagamento degli interessi stessi. Allora io mi rivolgo una prima domanda. Nel settore ferroviario, in direzione del quale noi, col fondo di dotazione, approviamo anche alcuni investimenti, è possibile che il Comitato dei ministri per il Mezzogiorno conceda attestati di conformità in direzione di altre iniziative di questo tipo? E chiedo ancora che sia detto finalmente, in termini molto chiari, alla Gecommeccanica e ad altre aziende private, che per iniziative nel settore ferroviario non possono contare sul contributo dello Stato, poiché ritengo che la Cassa del mezzogiorno sia uno strumento dello Stato e quindi della programmazione economica. Credo che anche al ministro del bilancio non possa sfuggire che, manovrando gli strumenti della programmazione può essere impedito che altri investimenti in questo settore finiscano per aggravare la già precaria condizione.

Secondo provvedimento (qui il discorso è rivolto all'EFIM e quindi al ministro Malfatti): nell'ambito delle industrie che lavorano nel campo delle costruzioni ferroviarie (Breda, Reggiane, SOFER di Napoli, ecc.), ve ne sono di quelle deficitarie. La SOFER, per esempio, è una di esse dato che, mi pare, chiude ogni anno con un miliardo di *deficit*. non solo, ma la SOFER ha tutta una struttura obsoleta. Che cosa si può chiedere per la SOFER? Che l'EFIM, quanto prima, studi un provvedimento di riconversione in altre produzioni, in maniera tale da mantenere inalterato il livello di occupazione. Perché nes-

suno pensi minimamente che, in una regione come la Campania, si possa chiudere la SOFER senza aver prima risolto il problema del livello occupazionale!

Io non concordo con quanto diceva il collega comunista in materia. Noi guardiamo sempre a qualche cosa che ci è vicino, facciamo anche bene, perché in fondo siamo deputati, espressione di determinate circoscrizioni elettorali, e non possiamo non essere portatori di determinate esigenze; però non si può concordare quando il problema della Breda viene ad essere visto in funzione strettamente municipale, e, per giunta, in una situazione congestionata, dove il livello di occupazione è altissimo, dove esistono mille possibilità di lavoro in settori similari a quello delle costruzioni ferroviarie! Allora è evidente che il problema della Breda non è quello di essere potenziata o meno, ma è quello (come per le Reggiane) che l'EFIM studi una riconversione in maniera tale da ridurre il numero delle industrie a partecipazione statale che operano nel campo delle costruzioni ferroviarie. È, inoltre necessario, un discorso diretto tra il Ministero delle partecipazioni statali e quello dei trasporti, affinché venga avanzata la proposta che il 50 per cento delle commesse di materiale ferroviario sia riservato al settore pubblico, giacché la struttura produttiva di quest'ultimo rappresenta più del 50 per cento delle capacità nazionali nel settore.

Dopo di che rimane il discorso con le industrie private. Vi è tutta una gamma di piccole e medie industrie, che opera nel campo delle costruzioni ferroviarie. Io mi rendo perfettamente conto che, quando si toccano questi tasti..., sono tasti esplosivi, nel senso che non si può proporre a cuor leggero né la riconversione, né tanto meno la chiusura. Ma, se nel campo delle costruzioni ferroviarie vogliamo dire una parola coraggiosa, il Governo, questo problema, lo deve affrontare con decisione, proponendo anche la riconversione di piccole e medie aziende, studiando eventualmente il provvedimento di legge attraverso il quale si possano dare seri contributi e il massimo di facilitazioni, mutui a lunga scadenza, a basso tasso d'interesse, perché alcune aziende possano essere riconvertite.

Io ritengo, sia pure in sintesi, di aver detto le cose che dovevo dire a nome del mio gruppo. Voglio pregare il ministro Malfatti e la Commissione, se è possibile, alla fine di questo dibattito, di studiare la possibilità di un breve rinvio dell'approvazione del disegno di

legge, in maniera tale che ci sia data la possibilità di un confronto di opinioni. Su questi argomenti noi vorremmo un chiaro impegno del Governo, su un preciso ordine del giorno; e io ritengo che, in questo senso, il ministro Malfatti ci darà un notevolissimo contributo, come è nel suo carattere e nel suo costume. Per cui mi affiderei alla cortesia del Presidente della Commissione per la rimeditazione di alcune questioni e ciò per trovare una convergenza su un chiaro ordine del giorno in merito ai problemi che ho sollevato; dicendo, con estrema chiarezza, che, alla possibilità di accettazione o meno di alcuni punti, noi finiremo per subordinare il nostro atteggiamento.

FABBRI. Desidero intervenire, molto brevemente, a nome del mio gruppo, su questo disegno di legge, che è stato presentato — come molto opportunamente ha detto l'onorevole relatore — con un certo ritardo, per via della già lamentata vischiosità che tutti gli interventi dello Stato nel settore economico incontrano nella fase decisionale.

A quanti hanno ritenuta opportuna l'intensificazione del controllo della parte politica e parlamentare sulle attività delle partecipazioni statali, occorre ricordare la necessità di conciliare l'esigenza di un maggior controllo con l'altra esigenza di fare in modo che non si determinino, a livello delle partecipazioni statali e delle singole imprese, quei ritardi che le metterebbero senz'altro in condizioni non competitive nei confronti di altri tipi di attività di carattere privato.

Nella relazione che l'allora ministro delle partecipazioni statali, onorevole Forlani, fece, nell'aprile scorso, si trattò, anche, dei problemi dell'EFIM e della necessità, che è stata del resto qui da varie parti politiche ribadita, della ristrutturazione del settore e anche di un maggior coordinamento tra le varie attività dell'ente. In particolare, voglio tornare al settore del materiale rotabile ferroviario, che è stato oggetto di numerosi interventi, per dire che sono d'accordo quando il relatore lamenta il numero eccessivo di enti e di iniziative nel settore, sia di carattere privato che statale o a partecipazione statale, che non consente all'industria di materiale rotabile italiana di competere con quella di altri paesi.

È, quindi, con un certo stupore — mi sia consentito — che ho appreso l'annuncio del ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno di due iniziative da localizzare a Messina e a Praia a Mare, quando la necessità non è di creare nuovi enti, ma di coor-

dinare quelli esistenti, in modo che essi abbiano dimensioni economiche ottimali, evitando così qualsiasi dispersione. So che il ministro Malfatti ha in corso contatti col ministro Taviani per cercare di coordinare e concentrare queste attività anche con il Ministero dei trasporti, perché nel piano di ammodernamento delle ferrovie italiane si tenga conto della parte predominante che deve essere assunta dal settore delle partecipazioni statali.

Per quanto riguarda l'oggetto del provvedimento, qui si è detto da qualche collega che il Parlamento deve essere messo in grado di esprimere dei giudizi più tempestivi. Il relatore, per parte sua, ha ricordato le difficoltà che incontra una iniziativa legislativa governativa prima di venire presentata all'esame del Parlamento. Io sono d'accordo su questa opportunità e vorrei raccomandare al ministro di riguardare con la massima cura la ristrutturazione dell'EFIM. Una seconda richiesta, che mi permetto fare, premesso che l'EFIM fa bene a operare prevalentemente nel Mezzogiorno, è che non ci si dimentichi di altre zone del paese dove i fenomeni della emigrazione all'estero, anche se non raggiungono i limiti di certe zone del meridione, sono tuttavia molti rilevanti. Mi riferisco alle cosiddette zone depresse del centro-nord di cui sarebbe bene, sempre nel quadro della economicità degli interventi, tener conto.

Ma l'esigenza primaria è quella del riordinamento del settore, in modo che i risultati, che si sono già ottenuti e che non sono negativi, possano diventare sempre più positivi. Se ci sono degli interventi cosiddetti « di spedalità », anche quelli devono essere riguardati, tenendo conto che lo scopo non è quello di fare interventi di questo tipo da parte di aziende a partecipazione statale, ma finalità principale dell'industria a partecipazione statale, nel quadro del programma economico del paese è quello di contribuire al raggiungimento degli obiettivi del piano quinquennale, che sono soprattutto l'eliminazione degli squilibri settoriali e territoriali esistenti nel nostro paese. Questa deve essere la funzione primaria delle partecipazioni statali.

Per queste considerazioni ed esprimendo il più vivo compiacimento per quanto ha già fatto il ministro Malfatti, a nome del gruppo della democrazia cristiana manifesto consenso sul disegno di legge relativo all'aumento del fondo di dotazione dell'EFIM.

COLAJANNI. Non vorrei svolgere delle considerazioni nel merito dei programmi, che,

d'altronde, sono state ampiamente svolte da altri colleghi nel corso di questo dibattito. E questo per un motivo anche di principio, perché, se dobbiamo entrare nel merito della discussione dei programmi, dovremmo anche avere a disposizione tutti gli elementi di giudizio; altrimenti, si corre il rischio di fare discussioni non producenti. L'osservazione che intendo fare è molto più generale ed è alla base di posizioni che sono state assunte dal nostro gruppo, in Senato e anche qui, nel corso dell'intervento del collega onorevole Santoni. Io vorrei pregare il signor ministro di rendersi conto che il Parlamento è stanco di dover discutere questi provvedimenti (aumenti di fondi di dotazione, programmi degli enti di gestione) sotto l'urgenza di ragioni certamente obiettive e indilazionabili (condizioni degli enti, programmi già avviati, deliberazioni urgenti da prendere, ecc.), ma che vengono fatti conoscere all'ultimo momento; il Parlamento rifiuta di trovarsi ogni volta a discutere dei programmi e delle attività di questi enti di gestione sotto la pressione di tali elementi, anche se obiettivamente urgenti. Bisogna trovare un altro modo, per cui si stabilisca un raccordo (ecco l'argomento di fondo), una possibilità di intervento del Parlamento, non soltanto in un esame generale di indirizzi e di criteri sui programmi delle partecipazioni statali, ma anche in un rapporto più ravvicinato con i programmi di investimento degli enti di gestione.

Non vorrei che si venissero a creare, fra l'altro, delle situazioni abnormi. Prendiamo il caso del piano di riordinamento dell'industria del materiale ferroviario. Vi è un programma elaborato dall'EFIM, presentato al CIPE, mi pare, nel luglio 1968, cioè un anno e mezzo fa. Di questo programma mi risulta che abbia discusso anche il ministro con i rappresentanti sindacali, valutandone le prospettive di occupazione, il significato degli interventi, e così via... e noi siamo costretti a discuterne, poi, soltanto sotto la pressione di motivi di urgenza e in un quadro molto generale qual è appunto quello dell'aumento di un fondo di dotazione, senza riuscire poi a stabilire una correlazione diretta con l'impegno di questo stesso fondo.

Il problema è certamente più ampio, è un problema, cioè, in un certo senso, istituzionale, ed è quello di vedere dove collocare un intervento delle Camere in sede di elaborazione dei programmi di attività dell'industria di Stato. Il Parlamento non può discutere né di programmi, né del programma quinquennale, non può discutere di pro-

grammi delle partecipazioni statali quando questi programmi vengono presentati con una coerenza interna già raggiunta, cioè quando tutti gli elementi sono così strettamente collegati fra di loro da essere difficile, concretamente, affermare un indirizzo diverso. Allora io credo che dobbiamo cercare il modo di vedere dove può essere collocato, istituzionalmente, il Parlamento in una sede preventiva, cioè un intervento nell'*iter* di formazione dei programmi stessi. Ciò è realizzabile attraverso una diversa configurazione dei rapporti tra Parlamento ed esecutivo, tale da permettere alle Camere di esprimere un orientamento, di manifestare un giudizio circa l'impiego dei fondi degli enti di gestione.

Bisogna cercare di dare un carattere democratico all'elaborazione di una programmazione. L'emendamento che il nostro gruppo ha presentato al Senato tendeva a porre questo problema. Intendeva farlo in un modo che può sembrare imprevisto; ma si trattava di una questione di principio, cioè della possibilità, creando questa occasione, di avere un pronunciamento politico del Parlamento su questa questione di principio circa la possibilità di poter stabilire poi, ad un certo momento, un potere decisionale del Parlamento nei confronti dell'impiego dei fondi di dotazione da parte degli enti di gestione dell'industria di Stato. Mi rendo conto che il problema è molto complesso.

Noi sollecitiamo dal ministro una disponibilità ad affrontare questi problemi, in sedi che potranno essere ricercate con un impegno comune dell'esecutivo e del Parlamento in questa direzione. Questo problema è aperto. Se la disponibilità del Governo e del ministro in questa direzione c'è, potremo fare un lavoro proficuo; se questa disponibilità non c'è, evidentemente l'opposizione farà il suo mestiere, cioè si servirà di tutti gli strumenti che sono consentiti dal regolamento per porre, con insistenza, questi problemi.

Questo è il senso della nostra posizione in relazione a questo argomento e il nostro atteggiamento dipenderà molto dalla risposta del ministro circa la disponibilità del Governo ad affrontare e discutere i problemi di fondo da me sinteticamente esposti.

**MALFATTI, Ministro delle partecipazioni statali.** Io credo che tutti gli onorevoli colleghi concordano con me sulla urgenza di varare definitivamente questo provvedimento. Se si richiede al ministro di dare tutti i chiarimenti che è in grado di fornire sui vari problemi che sono stati sollevati (mi ri-

ferisco soprattutto a un gruppo di problemi prospettati dall'onorevole Principe), è chiaro che il ministro è a disposizione della Commissione. Se si ritiene che, malgrado le dichiarazioni del ministro in proposito, sia opportuno che i lavori si concludano con l'approvazione di un ordine del giorno e si vuole avere anche il tempo necessario, da parte dei proponenti, per elaborarlo e, se del caso, per concordarlo con il Governo, evidentemente io non ho nulla in contrario. L'unica preoccupazione che ho è che, se noi non raccordiamo bene i tempi di lavoro della nostra Commissione con quelli dell'Assemblea, rischiamo obiettivamente, non volendo, di ritardare l'approvazione di questo provvedimento.

**PRESIDENTE.** Poiché non vi sono altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che sospendiamo la discussione di questo disegno di legge per riprenderla nel pomeriggio.

*(Così rimane stabilito).*

**Discussione del disegno di legge: Modifiche al regio decreto-legge 6 gennaio 1927, n. 13, soppressione del Fondo mutui di cui ai decreti legislativi 18 gennaio 1948, n. 31, e 21 aprile 1948, n. 1073, ed aumento del capitale dell'Azienda tabacchi italiani (ATI) (Approvato dalla V Commissione permanente del Senato) (1938).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche al regio decreto-legge 6 gennaio 1927, n. 13, soppressione del Fondo mutui di cui ai decreti legislativi 18 gennaio 1948, n. 31, e 21 aprile 1948, n. 1073, ed aumento del capitale dell'Azienda tabacchi italiani (ATI) », già approvato dalla V Commissione permanente del Senato della Repubblica nella seduta del 16 ottobre 1969.

Il relatore, onorevole Ciccardini, ha facoltà di svolgere la relazione.

**CICCÁRDINI, Relatore.** Il disegno di legge n. 1938 al nostro esame prevede la soppressione del fondo mutui di cui ai decreti legislativi 18 gennaio 1948, n. 31, e 21 aprile 1948, n. 1073, e l'aumento del capitale della Azienda tabacchi italiani. Come è indicato nell'articolo 3, l'aumento gratuito di capitale dell'importo di 500 milioni, comporta soltanto una spesa di 15.625.000, per l'imposta cedolare di acconto sulle 312.500 azioni spettanti

allo Stato. Vi è una prima spiegazione da dare. L'aumento del capitale è diventato, per questa azienda, un aspetto importantissimo per lo sviluppo del suo programma. L'Azienda, in questo periodo, è cresciuta, ha moltiplicato la sua attività per quanto riguarda la lavorazione del tabacco, la lavorazione della carta e l'importazione del tè, che sono i tre settori a cui l'Azienda si dedica in modo particolare. Ha anche progettato una serie di investimenti, che riguardano l'ammodernamento dello stabilimento di Lanciano, l'attrezzatura e l'ammodernamento dello stabilimento dedicato alla lavorazione del tè, a Genova, e che importano una spesa di circa un miliardo, nei prossimi anni.

L'ATI deve far fronte a tutti questi nuovi impegni, a questo aumentato ritmo di attività, attraverso una serie di fidi bancari (che sono onerosi dal punto di vista dell'andamento dell'azienda) nonché attraverso il ricorso al fondo mutui, di cui ai decreti legislativi 18 gennaio 1948, n. 31, e 21 aprile 1948, n. 1073. Tra l'altro, l'aumento del capitale, resosi necessario per rendere più fattiva la attività dell'Azienda e per non sottoporre la stessa a continui esborsi di interessi per i mutui, porterebbe necessariamente alla abolizione del fondo mutui, che era stato istituito con i decreti legislativi sopracitati. Anzi, una gran parte della prima quota di conferimento delle azioni al Ministero delle partecipazioni statali viene prevista attraverso le disponibilità residue derivanti dalla soppressione di questo fondo mutui, che era quello da cui l'Azienda si approvvigionava per poter andare avanti con il residuo capitale. Il capitale sociale dell'Azienda attualmente ammonta soltanto a 2 miliardi. Fra l'altro, questi due miliardi appartengono per il 62 per cento allo Stato, per il 21 per cento al Banco di Napoli e per il 17 per cento al Banco di Sicilia. Dopo questa operazione il capitale ascenderebbe a 5 miliardi, di cui 2.500 milioni vengono pagati in queste proporzioni e acquistati dal Ministero delle partecipazioni statali per la sua quota, e 500 milioni invece sono di aumento gratuito, disponibile per le opzioni.

La copertura finanziaria non comporta problemi, essendo calcolato che, almeno la prima quota, prevista per il 1970, è adeguatamente fronteggiata dalle disponibilità derivanti dalla soppressione del fondo mutui, per la quale è prevista l'imputazione nell'apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata per il 1970. La legge non precisa l'entità di questo fondo; si limita a dichiarare che la copertura

di 640.625.000 lire (comprensiva sia della prima quota dell'acquisto sia dei 15.625.000 necessari per l'imposta cedolare di acconto sulle 312.500 azioni spettanti allo Stato) potrà essere assicurata dalle disponibilità del fondo, il cui ammontare, però, non è precisato. Dovrebbe essere, per lo meno di 640 milioni. Anzi, da dati acquisiti presso le competenti amministrazioni, risultano disponibilità anche maggiori.

Desidero, pertanto, concludere questa mia breve esposizione, invitando i colleghi a manifestare consenso con il disegno di legge in discussione.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole relatore per la sua esposizione.

Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parare, la dichiaro chiusa.

SCARLATO, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. Il provvedimento oggi in esame si propone diversi obiettivi. Il primo obiettivo che intende perseguire è quello di rendere più congruo e più adeguato il capitale dell'ATI per il perseguimento della sua attività istituzionale. Un secondo obiettivo è quello di rendere più felice la situazione finanziaria dell'azienda. Infine, il provvedimento, così com'è stato congegnato, serve a regolarizzare alcune disfunzioni che si erano determinate rispetto a quella che era la posizione di partenza. Tutti questi obiettivi vengono raggiunti attraverso la soppressione del fondo mutui e l'aumento del capitale della Azienda.

Per quanto esposto chiedo che il provvedimento venga approvato dalla Commissione.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Sottosegretario per le ulteriori delucidazioni forniteci.

Se non vi sono obiezioni può rimanere stabilito che il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato al pomeriggio.

*(Così rimane stabilito).*

*(La seduta, sospesa alle 12,10, è ripresa alle 17).*

**Seguito della discussione del disegno di legge: Aumento del fondo di dotazione dell'EFIM - Ente partecipazioni e finanziamento industria manifatturiera (Approvato dal Senato) (2073).**

PRESIDENTE. Come gli onorevoli colleghi ricordano, questa mattina, è stata conclusa la discussione generale del disegno di legge.

Comunico che gli onorevoli Principe, Cingari, Lezzi e Mussa Ivaldi Vercelli hanno presentato i seguenti ordini del giorno:

« La Commissione Bilancio,

considerato che è urgente il profondo riassetto delle partecipazioni statali nell'industria costruttrice di materiale rotabile ferroviario;

preso atto della creazione da parte dell'EFIM della società finanziaria " Breda Finanziaria - partecipazioni e finanziamento costruzioni ferroviarie ", cui è stato affidato il controllo delle partecipazioni nel settore per il loro coordinamento;

impegna il Governo:

a) ad impedire l'apertura di nuovi stabilimenti mediante un albo chiuso e scoraggiando con gli strumenti già esistenti la creazione di nuovi impianti nel settore;

b) a riservare all'EFIM almeno il 50 per cento delle commesse assegnate dalle ferrovie dello Stato, consentendo, inoltre, che tali commesse possano essere dall'EFIM liberamente trasferite da una azienda ad un'altra, tenuto conto del carico di lavoro e della più alta specializzazione dell'azienda stessa;

c) a favorire l'abbandono, da parte di aziende private che operano in aree ad alto tasso di sviluppo industriale, della produzione di materiale rotabile ferroviario;

d) a favorire la progressiva riconversione delle piccole e medie aziende private, che per fattori tecnici non manifestano più possibilità di sopravvivenza e non sono compatibili con l'esistenza delle aziende a più alto contenuto tecnologico;

e) a provvedere ad una efficace incentivazione delle esportazioni di materiale rotabile ferroviario, esportazioni in atto cadute a zero e ciò nel momento in cui in molti paesi si assiste ad un rilancio del trasporto ferroviario » (n. 1).

« La Commissione Bilancio,

in sede di approvazione del disegno di legge concernente l'aumento del fondo di dotazione dell'EFIM, aumento destinato a consentire una più organica politica di intervento soprattutto per lo sviluppo del Mezzogiorno d'Italia;

tenuto conto che l'EFIM opera anche nel settore turistico;

impegna il Governo:

ad accelerare l'iter del programma turistico per la Calabria che, al fine di evitare interventi dispersivi e diversificati, dovrà creare

strutture adeguate a collocare la Calabria nei grandi circuiti internazionali del turismo e tali da valorizzare al massimo le favorevoli condizioni che la regione presenta » (n. 2).

BIANCHI GERARDO, *Relatore*. Nel ringraziare i colleghi che sono intervenuti nella discussione generale e nell'accingermi ad una breve replica, ritengo doveroso non intrattenermi sull'intervento dell'onorevole Colajanni che, per essersi soffermato su una impostazione di carattere generale, credo meriti una risposta da parte del ministro; come pure non indugero su tutti gli aspetti particolari che sono toccati dai vari interventi.

In questa replica mi permetterò di sottolineare alcuni problemi che sono stati sollevati nel corso della discussione, che peraltro sono stati già toccati, sia pure più o meno ampiamente, dalla mia relazione, quale quello di una migliore organizzazione di tutte le partecipazioni statali.

Si è detto: bisogna fare una esposizione programmatica, nel senso di organizzare quello che occorre produrre e di stabilire quali sono i fondi occorrenti per realizzare il programma. Questo è vero; però c'è il pericolo che l'evoluzione tecnica ed economica faccia saltare in aria tutte le previsioni: questo per dire che non si può prendere oggi una decisione che resti valida perennemente. Ecco perché non sembra logico lamentarsi, come spesso accade, di dover tornare su argomenti e su decisioni prese in precedenza, spinti come siamo dalla necessaria, inevitabile evoluzione tecnica ed economica.

Sono d'accordo che debba esservi un coordinamento tra gli enti di gestione operanti nei vari settori. Già questa mattina l'onorevole Alpino accennava al caso di aziende operanti nel settore meccanico o nel settore metallurgico, che sono dipendenti da diversi enti di gestione. Almeno concettualmente, il criterio del coordinamento può anche essere giusto, però sappiamo che il coordinamento stesso può avvenire sotto due punti di vista: orizzontale e verticale. Per fare un esempio: l'industria della gomma, che dovrebbe appartenere, in teoria, al settore della chimica, quando fabbrica pneumatici per automobili è più pertinente all'industria automobilistica che all'industria chimica. Ecco perché bisogna stare attenti a che cosa si intende per coordinamento.

Vi è un altro aspetto che desidero rilevare. Tutti reclamiamo il coordinamento; però non bisogna dimenticare che esso impone necessariamente dei sacrifici a qualcuno. Di questo

non si può fare a meno e bisogna ricordarsene, per non correre il rischio di chiedere ad altri qualche sacrificio per scelte che magari non rispondono a criteri di logica e di razionalità.

Mi permetto di ricordare all'onorevole Principe che nella mia relazione, parlando di questo coordinamento del settore, ho chiesto una chiara linea programmatica, basata su tre esigenze: 1) una politica di riconversione e di ammodernamento degli impianti esistenti, evidentemente per essere sempre più alla altezza dello sviluppo tecnico; 2) l'arresto della costituzione di nuove aziende nel settore delle costruzioni ferroviarie; 3) l'assegnazione di commesse da parte delle ferrovie dello Stato, fatta in relazione alla produttività e alla capacità progettuale degli impianti esistenti. Successivamente, mi permettevo di aggiungere un'altra cosa, e cioè che sia il CIPE, sia la Cassa per il mezzogiorno dovrebbero astenersi non solo dal favorire nuove iniziative nel settore del materiale rotabile ferroviario (come quelle annunciate, per esempio, a Praia a Mare e a Messina), ma dovrebbero possibilmente sconsigliarne la realizzazione: per quanto riguarda Messina, poi, la Regione non dovrebbe concedere sovvenzioni. Risulta peraltro che qualcuno sarebbe andato al Ministero a fare un discorso del genere: se progetto e realizzi un nuovo impianto per la costruzione di materiale ferroviario, mi assicurate le commesse? Al termine di una lunga discussione, e di fronte al rifiuto del ministro, il suo interlocutore avrebbe replicato: vuol dire che costruirò una fabbrica per 500 operai e vedremo se avrete il coraggio di rifiutarmi le commesse. Questo mi è stato riferito da fonte degna di stima, e c'è da credere che il discorso sopra riferito sia stato originato dalla garanzia avuta di ricevere un contributo dalla Cassa per il mezzogiorno o dall'ente regione. Quindi noi dobbiamo chiedere al ministro delle partecipazioni statali di intervenire nel modo più deciso per impedire una situazione del genere che sarebbe realmente una grave iattura.

Prima di concludere, devo far constatare un'altra cosa. L'onorevole Principe si è riferito agli 800 miliardi del Ministero dei trasporti; egli sa meglio di me che questa somma non è tutta destinata al materiale rotabile, ma è stanziata per tutti gli impianti: per il materiale mobile sono disponibili 320 miliardi, tutto il resto è per gli impianti.

PRINCIPE. Parlavo del piano di ammodernamento delle ferrovie.

BIANCHI GERARDO, *Relatore*. Io mi domando: quei danari spesi per costruire stazioni là dove poi non passano treni (come purtroppo sta accadendo in qualche luogo), sono danari spesi a vantaggio del popolo italiano?

A me pare che sia doveroso ricordare che la funzione principale delle partecipazioni statali è quella di eliminare gli squilibri che denunciava l'onorevole Fabbri.

Per quanto riguarda il primo ordine del giorno presentato dall'onorevole Principe, dichiaro di associarmi a quanto in esso contenuto. Infatti quarantotto ditte per costruire materiale rotabile ferroviario (di cui sette a partecipazione statale e quarantuno private), più venti aziende addette alle riparazioni (di cui una o due a partecipazione statale), sono già troppe. Noi chiediamo al ministro delle partecipazioni statali di fare in modo non solo di non aumentare quel già troppo lungo elenco, ma di ridurlo, il che rappresenterà un vantaggio, sotto tutti gli aspetti, per i lavoratori italiani.

MALFATTI, *Ministro delle partecipazioni statali*. Ringrazio, in primo luogo, il relatore onorevole Bianchi, per la sua relazione, come pure tutti i colleghi intervenuti nella discussione.

Nella mia breve replica accennerò, in primo luogo, alla gamma assai vasta di problemi che sono stati qui sollevati, per ripetere quanto già ebbi modo di dire quando discutemmo il bilancio del mio dicastero in sede di Comitato partecipazioni statali, e cioè per confermare la mia disponibilità per approfondire gli argomenti complessi, prospettati in quella sede e precedentemente, nel corso dei dibattiti che avvennero, in Commissione bilancio, alla presenza del ministro del tempo, onorevole Forlani.

Vi sono problemi che attengono direttamente all'organizzazione del Ministero delle partecipazioni statali. A questo riguardo, mi corre l'obbligo di sottolineare una novità intervenuta da allora ad oggi, e cioè l'inserimento, nel quadro della legge-delega per il riordinamento della Amministrazione dello Stato, per il decentramento delle funzioni e per il riassetto delle carriere dei dipendenti statali, di una disposizione che autorizza, entro il 1970, un'eventuale revisione dell'organico del Ministero ai fini del suo necessario, adeguato potenziamento.

Una serie di argomenti trattati riguardano poi la eventuale revisione delle leggi che regolano il rapporto fra lo Stato e gli enti di gestione. Abbiamo di fronte tutto il grosso

problema del meccanismo di programmazione economica, per cui possiamo prendere, come punto di riferimento per un eventuale dibattito, il disegno di legge sulle procedure, che ha avuto un inizio piuttosto travagliato e nel quale — come i colleghi ricordano — c'è un articolo specifico, che si riferisce al collegamento istituzionale che deve esistere, nella redazione e nell'attuazione del programma, tra attività delle partecipazioni statali e organi della programmazione. Vi è poi un'altra ipotesi di lavoro — per la quale vi è la piena disponibilità del Governo — e cioè quella di un contatto diretto da parte del Parlamento con i rappresentanti delle aziende a partecipazione statale, intorno a determinati programmi e a determinati temi, nonché sul settore generale delle aziende pubbliche. Altra questione già sollevata e oggi ripresa si riferisce alle modalità con cui viene redatta la relazione programmatica degli enti di gestione. Interventi stimolanti sono stati fatti, in sede di Comitato partecipazioni statali, per tentare di migliorare la elaborazione e la stesura di questo documento, e per definire una linea generale di strategia delle partecipazioni.

Venendo, in modo più specifico, al provvedimento al nostro esame, mi sembra che, nonostante i vari accenti critici da parte di qualche oratore intervenuto nel dibattito, tutti si rendano conto dell'opportunità di un conveniente aumento del fondo di dotazione dell'EFIM. Una delle ragioni di questa opportunità è rappresentata dalla preoccupazione di stabilire un giusto equilibrio fra i mezzi finanziari posti a disposizione degli enti di gestione e gli investimenti operati da parte degli enti medesimi. Vi è stato un generale riconoscimento per la funzione che l'EFIM ha svolto in questi anni, principalmente in tre direzioni. La prima direzione riguarda la specializzazione nel campo della piccola e media industria manifatturiera, industria che potremmo definire a bassa intensità di capitale e che si presta, quindi, alla creazione di nuovi posti di lavoro: va riscontrato, a questo proposito, che oltre l'85 per cento degli investimenti effettuati e previsti è localizzato nel Mezzogiorno. Nel campo della piccola e media industria manifatturiera l'ente svolge, altresì, una azione di promozione industriale, con l'utilizzazione anche di capitale privato italiano e straniero, consentendo, quindi, alle zone del Mezzogiorno di correggere certe situazioni di depressione.

Una seconda direttrice in cui si è sviluppata l'attività dell'EFIM investe la funzione di ristrutturazione che l'ente svolge nel settore

del materiale rotabile e ferroviario, sul quale si sono particolarmente intrattenuti tutti gli onorevoli colleghi intervenuti nel dibattito. La terza funzione è l'attività svolta nel campo della ricerca scientifica: mi riferisco, in modo particolare, alla specifica attività che l'EFIM ha condotto, di concerto con la Cassa per il mezzogiorno, per quanto si riferisce ai problemi dell'installazione di stabilimenti per l'utilizzazione dell'acqua di mare, al fine di individuare procedimenti tecnici economicamente convenienti, che possano sopperire al dramma che si manifesta in alcune zone come la Sicilia, la Puglia e le isole minori. Vi sono, infine, i problemi di carattere locale, che sono pervenuti in eredità all'EFIM e che non si debbono trascurare.

Vorrei ora passare ad un'altra osservazione: mi dispiace, a questo proposito, di non aver potuto ascoltare l'intervento dell'onorevole Delfino, per quanto si riferisce al coordinamento auspicabile fra le aziende e l'ente di gestione. Nella replica sul bilancio del mio dicastero, mi soffermai su questi punti e, in modo specifico, su alcuni problemi ancora aperti, per i quali ho dato le opportune direttive, affinché questo processo di coordinamento venga portato avanti. Voglio soltanto, per memoria, riferirmi a due settori, che reputo di grande importanza: da una parte il settore termo-meccanico e, dall'altra, quello agricolo-alimentare, in cui sono presenti la SME da un lato, l'IRI e l'EFIM dall'altro: è un settore di particolare interesse per il Mezzogiorno, nel quale non credo che sia possibile procedere in modo coordinato.

C'è un altro settore, nel quale si sta sviluppando un'azione di coordinamento, al fine di arrivare alla redazione di un piano globale di interventi: il settore turistico, ove sono presenti l'EFIM, l'ENI e l'IRI e per il quale sono stati presi gli opportuni contatti, al fine di redigere un programma generale di ristrutturazione turistica, che i tre enti debbono portare avanti.

Dal momento che l'onorevole Alpino ne ha fatto cenno, voglio ricordare che proprio per la settimana prossima ho indetto una riunione fra i principali responsabili delle diverse società finanziarie, per portare avanti questa linea di coordinamento per il settore metallurgico, delle ferroleghie e siderurgico. In tale settore, come è noto, sono presenti una molteplicità di iniziative della Breda, della Cogne, dell'EFIM: mi riferisco, in particolare, alla iniziativa dell'alluminio e al programma delle ferroleghie, che è incluso nel programma pluriennale dell'EFIM, presentato al Ministero

delle partecipazioni statali e, successivamente, al CIPE.

Non so se sia opportuno che io ora risponda ad alcune osservazioni, che furono formulate a suo tempo, in riferimento a determinate iniziative, assunte dall'EFIM. Per esempio, è stata manifestata qualche perplessità nei riguardi di una iniziativa nel Mezzogiorno per l'elettrografite, poiché si vede in tale iniziativa un tentativo, definito se non compiacente quanto meno stolido, di introdurre nel mercato italiano un gruppo internazionale. La verità è che l'iniziativa assunta dall'EFIM non ha aperto le porte del nostro paese al gruppo internazionale in questione, poiché quest'ultimo era presente con un proprio impianto da trent'anni. Da questo punto di vista, quindi, la critica mossa risulta ingiustificata, poiché l'azione promozionale svolta dall'EFIM ha consentito che si creasse un nuovo stabilimento nel Mezzogiorno d'Italia.

Mi sembra anche che non abbia piena giustificazione neppure la critica che è stata mossa sui criteri di localizzazione delle varie iniziative seguiti dall'EFIM fino a questo momento. Vorrei assicurare l'onorevole Principe, a questo riguardo: ho una assoluta sensibilità per quelle che sono, nell'ambito della depressione meridionale, le legittime esigenze delle zone più povere del nostro paese e, in particolare, per la situazione oltremodo depressa di alcune regioni d'Italia, fra le quali la Calabria. Ritengo, però, che, tenendo presenti i programmi già effettuati e quelli in corso, si abbia una distribuzione delle iniziative dell'EFIM nel Mezzogiorno che, a mio parere, non si presta, quanto meno, ad una critica radicale. Posso dare orientativamente, se la Commissione lo ritiene opportuno, delle cifre a questo riguardo: le posso dare, in termini di investimenti, in relazione ai vecchi programmi e, globalmente, in relazione ai nuovi e vecchi programmi.

Posso dire, comunque, che la Puglia non si trova al primo posto per quanto riguarda il rapporto tra occupazione provocata e popolazione: altre regioni, come gli Abruzzi e il Molise, si trovano in condizioni migliori.

DELFINO. Occorre tener presente, però, che le partecipazioni statali sono presenti in Abruzzo solamente con l'EFIM.

MALFATTI, *Ministro delle partecipazioni statali*. Sono d'accordo con lei, tanto che mi riservo di accogliere, come raccomandazione, in Aula l'ordine del giorno già respinto in Commissione, in sede di esame dello stato di

previsione della spesa del Ministero delle partecipazioni statali.

Quanto, infine, al grosso problema della ristrutturazione del settore relativo al materiale rotabile e ferroviario, oggetto di uno specifico ordine del giorno presentato dall'onorevole Principe, dichiaro di accettare tale ordine del giorno (come accetto l'altro, presentato sempre dall'onorevole Principe, riguardante il programma turistico per la Calabria). Vorrei dire, in termini estremamente succinti, che l'ordine del giorno presentato conferma una linea generale, seguita dal ministro delle partecipazioni statali. Per il materiale rotabile e ferroviario il Ministero ha svolto, in primo luogo, un'azione di coordinamento, nel senso di concentrare tutte le aziende che attengono al settore nelle competenze dell'EFIM. Successivamente è stato elaborato un piano per la ristrutturazione del settore per quanto attiene le competenze delle partecipazioni statali ed è stata, altresì, predisposta la concessione di un contributo per il rilancio della politica della rotaia nei trasporti pubblici, politica che riguarda decisioni di carattere generale e competenze molteplici, oltre alla competenza specifica del settore delle partecipazioni statali. A me sembra che questo programma di ristrutturazione sia un fatto di notevole importanza, anche perché consente di affrontare, in modo diverso, il tema dell'autonoma ricerca in questo settore, con una condizione di base tale da consentire a questo settore di acquistare una certa capacità concorrenziale, che era andata perdendo in questi anni, poiché la esportazione del materiale rotabile era andata decadendo. È questo, tuttavia, un tema che non può essere affrontato nell'ambito delle sole partecipazioni statali. Ed è per questo che il Comitato interministeriale per la programmazione economica ha costituito un gruppo di lavoro, che dovrebbe affrontare tutto il problema della ristrutturazione del settore del materiale rotabile. Si tratta quindi di sollecitare il lavoro di questo comitato, perché si arrivi a tempestive decisioni. È evidente che il problema comporta una serie di responsabilità che non dipendono solo dal Ministero delle partecipazioni statali; sono senz'altro favorevole ad una battaglia in sede di CIPE, ma non posso anticipare una valutazione che dipende da una decisione collegiale dei ministri che fanno parte del CIPE. In questo spirito, accetto l'ordine del giorno dell'onorevole Principe, avanzando, tuttavia, qualche riserva per quanto si riferisce al punto a). Vorrei far presente che, per il momento, assistiamo, infatti, ad una polverizzazione

delle aziende, che ha portato la capacità produttiva media al 50 per cento. Si deve arrivare, invece, ad una ristrutturazione del settore che porti alla concentrazione di queste aziende. Io credo che sia corretto e possibile procedere su questa strada.

Anche per l'indicazione quantitativa c'è da osservare che le commesse non possono essere di sola competenza delle partecipazioni statali. Bisognerà per questo attendere lo annunciato provvedimento di ristrutturazione del settore per ovviare alla situazione di crisi: io credo che questo possa essere lo strumento adatto. All'ordine del giorno dell'onorevole Principe non avrei da fare altre osservazioni.

In conclusione, ripeto quello che avevo accennato all'inizio. È un fatto che, nonostante gli scarsi mezzi a disposizione, l'EFIM è riuscito a creare in un arco di tempo piuttosto limitato un notevole numero di posti di lavoro. È evidente che ci sono state iniziative criticabili e che dovranno essere riviste: per esempio, per quanto riguarda gli investimenti in Abruzzo per il vetro, dove c'erano obiettivamente alcune strutture rigide, e dove c'era una domanda insufficiente rispetto alla produzione, si è arrivati oggi a superare questa situazione. Quindi, con tutti gli errori che evidentemente l'attività dell'EFIM ha comportato — e tanto più queste difficoltà esistono quando si opera in un arco di iniziative piuttosto diversificate — mi sembra che, nel complesso, i dati a nostra disposizione siano incoraggianti nel senso che dal 1962 ad oggi, con un capitale estremamente modesto — cioè 13 miliardi e 500 milioni, questo è il valore del capitale conferito all'EFIM, e successivamente 45 miliardi — si è arrivati a 204 miliardi di investimenti, di cui 166 miliardi nel Mezzogiorno, ed alla creazione di 3.500 posti di lavoro. Chiedere oggi al Parlamento di aumentare il fondo di dotazione di 100 miliardi mi sembra giusto e giustificato. Sembra, però, che il provvedimento trascenda questa valutazione puramente finanziaria, poiché si accompagna ad una disposizione di programmi di espansione nel Mezzogiorno, con una ristrutturazione dei settori che sono fondamentali nel nostro paese e che credo abbiano validità obiettiva.

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione:

#### ART. 1.

Il fondo di dotazione dell'EFIM — Ente partecipazioni e finanziamento industria ma-

nifatturiera — è ulteriormente aumentato di lire 100 miliardi, mediante conferimenti, da parte dello Stato, di lire 25 miliardi per ciascuno degli esercizi dal 1969 al 1972.

(È approvato).

#### ART. 2.

Per far fronte agli oneri recati dalla presente legge il Ministro del tesoro è autorizzato a contrarre con il Consorzio di credito per le opere pubbliche mutui fino alla concorrenza di un ricavo netto di lire 25 miliardi per ciascuno degli esercizi dal 1969 al 1972.

I mutui di cui al precedente comma, da ammortizzarsi in un periodo non superiore a venti anni, saranno contratti nelle forme, alle condizioni e modi che verranno stabiliti con apposite convenzioni da stipularsi tra il Ministro del tesoro ed il Consorzio di credito per le opere pubbliche e da approvarsi con decreto del Ministro medesimo.

L'ammortamento dei mutui contratti nell'anno 1969, maggiorati degli interessi di preammortamento, sarà assunto dal Ministero del tesoro a partire dall'anno finanziario 1970.

Il servizio dei mutui relativi agli anni dal 1970 al 1972 sarà assunto dal Ministero del tesoro a partire dall'esercizio finanziario nel quale i mutui stessi saranno contratti.

Le rate di ammortamento saranno iscritte nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro e strettamente vincolate a favore del Consorzio di credito per le opere pubbliche.

(È approvato).

#### ART. 3.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge a carico dell'esercizio finanziario 1970 si farà fronte con riduzione dei fondi iscritti ai capitoli nn. 3523 e 6036 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, negli esercizi dal 1969 al 1972, alle occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Gli onorevoli Principe e altri hanno presentato l'ordine del giorno (n. 1), di cui ho

dato in precedenza lettura, concernente il riassetto delle partecipazioni statali nel settore delle costruzioni di materiale rotabile ferroviario.

MALFATTI, *Ministro delle partecipazioni statali*. Lo vorrei accettare non come raccomandazione, ma come impegno. Come, preferirei che l'onorevole Principe lo trasformasse in un invito, avendolo accettato nei limiti e con le precisazioni che ho fatto. Mi sembra soltanto una questione di cortesia.

PRINCIPE. Mantengo la dizione « impegna il Governo », sia pure con i *distinguo* operati dal Ministro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno n. 1 presentato dagli onorevoli Principe e altri.

(È approvato).

Gli onorevoli Principe ed altri hanno presentato un altro ordine del giorno (n. 2) concernente il programma turistico per la Calabria.

MALFATTI, *Ministro delle partecipazioni statali*. Lo accettò.

PRINCIPE. Insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Principe ed altri (n. 2.).

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

**Seguito della discussione del disegno di legge: Modifiche al regio decreto-legge 6 gennaio 1927, n. 13, soppressione del Fondo mutui di cui ai decreti legislativi 18 gennaio 1948, n. 31, e 21 aprile 1948, n. 1073, ed aumento del capitale dell'Azienda tabacchi italiani (ATI) (Approvato dalla V Commissione permanente del Senato) (1938).**

PRESIDENTE. Come gli onorevoli colleghi ricordano questa mattina è stata chiusa la discussione generale ed hanno replicato il relatore ed il rappresentante del Governo.

Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge che, non essendo stati presentati

emendamenti, porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

Il Fondo mutui di cui ai decreti legislativi 18 gennaio 1948, n. 31, e 21 aprile 1948, n. 1073, è soppresso.

Le disponibilità residue verranno versate al bilancio dello Stato, con imputazione ad apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata per l'anno finanziario 1970.

(È approvato).

ART. 2.

Il Ministero delle partecipazioni statali è autorizzato a concorrere con la somma di lire 1.562.500.000 all'aumento per lire 2.500.000.000 del capitale sociale dell'Azienda tabacchi italiani (ATI).

(È approvato).

ART. 3.

Per il versamento dei primi quattro decimi del conferimento di cui al precedente articolo sarà iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero delle partecipazioni statali per l'anno finanziario 1970 lo stanziamento di lire 640.625.000, comprensivo della spesa di lire 15.625.000 per l'imposta cedolare di acconto sulle 312.500 azioni spettanti allo Stato, in relazione al previsto aumento gratuito di capitale dell'importo di 500 milioni di lire.

Al relativo onere si provvede con l'utilizzo di una corrispondente quota dell'entrata costituita dal versamento delle disponibilità residue derivanti dalla soppressione del Fondo mutui di cui all'articolo 1 della presente legge.

(È approvato).

ART. 4.

La S.p.A., Azienda tabacchi italiani (ATI) continua a svolgere, in Italia ed all'estero, ogni attività relativa alla produzione, alla lavorazione ed al commercio del tabacco, del sale, del chinino, del tè e della carta.

È consentito, previa autorizzazione del Ministro per le partecipazioni statali, lo svolgimento di attività anche in altri settori, purché collegati da un vincolo di strumentalità, accessorietà o complementarietà con quelli fondamentali sopracitati ovvero con attività del Monopolio di Stato.

V LEGISLATURA — QUINTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1969

L'ATI può, altresì, partecipare, sempre previa autorizzazione del Ministro per le partecipazioni statali, a società italiane e straniere operanti nei settori di cui ai due precedenti commi.

(È approvato).

ART. 5.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con proprio decreto, alle occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

**Votazione segreta.**

**PRESIDENTE.** Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge oggi esaminati.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta:

Disegno di legge: Aumento del fondo di dotazione dell'EFIM - Ente partecipazioni e finanziamento industria manifatturiera (Approvato dal Senato) (2073):

Presenti . . . . .	28
Votanti . . . . .	17
Astenuti . . . . .	11
Maggioranza . . . . .	9
Voti favorevoli . . . . .	17
Voti contrari . . . . .	—

(La Commissione approva).

Disegno di legge: Modifiche al regio decreto-legge 6 gennaio 1927, n. 13, soppressione del Fondo mutui di cui ai decreti legislativi 18 gennaio 1948, n. 31 e 21 aprile 1948, n. 1073 ed aumento del capitale dell'Azienda tabacchi italiani (ATI) (Approvato dalla V Commissione permanente del Senato) (1938):

Presenti . . . . .	28
Votanti . . . . .	17
Astenuti . . . . .	11
Maggioranza . . . . .	9
Voti favorevoli . . . . .	17
Voti contrari . . . . .	—

(La Commissione approva).

*Hanno preso parte alla votazione:*

Bernardi, Bianchi Gerardo, Bodrato, Carenini, Carta, Ciccardini, Corà, Delfino, Di Lisa, Fabbri, Isgrò, Lezzi, Mussa Ivaldi Vercelli, Pazzaglia, Principe, Tarabini e Tremelloni.

*Si sono astenuti:*

Caruso, Colajanni, D'Alema, Di Mauro, Ferri Giancarlo, Fregonese, Gastone, Morelli, Pellizzari, Raucci e Santoni.

**La seduta termina alle 18,15.**

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO