

CDLVIII. SEDUTA**MERCOLEDÌ 28 GIUGNO 1950****(Seduta pomeridiana)****Presidenza del Vice Presidente MOLÈ ENRICO****INDI****del Vice Presidente ZOLI****INDICE**

| | |
|---|------------|
| Comunicazioni della Presidenza | Pag. 17869 |
| Disegni di legge: | |
| (Presentazione) | 17869 |
| (Deferimento a Commissioni permanenti) | 17869 |
| Disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 » (1061) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Seguito della discussione): | |
| RICCI Federico | 17833 |
| PELLEGRINI | 17843 |
| CAPPÀ | 17853 |
| MONTAGNANI | 17862 |
| Interrogazioni (Anmtnz'o) | 17869 |

La seduta ha inizio alle ore 16,30.

LEPORE, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente che è approvato.

Seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 » (1061) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero dell'industria e commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951.

È iscritto a parlare il senatore Ricci Federico. Ne ha facoltà.

RICCI FEDERICO. Quando si discusse (il 9 marzo) la mia interpellanza relativa all'approvigionamento del carbone, io non potei terminare di replicare alla risposta dell'onorevole Ministro perché l'Assemblea, con piena ragione, aveva fretta per discutere la questione della Sila. Si rimase quindi intesi che discutendosi il bilancio dell'industria vi sarebbe stata come una coda di quella interpellanza.

Entro quindi subito in argomento. Il Ministro nella sua risposta confermò quel che io avevo detto circa le cause che avevano portato

1948-50 - CDLVIII SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1950

allo scioglimento dell'Ente carboni, rispondendo così ad una domanda che mi venne attribuita, ma che in verità non avevo fatto. Vi sono alla base della questione forti interessi privati e vi è poi uno stato d'animo dei maggiori industriali dovuto alla convinzione della propria superiorità, che li spinge ad opporsi ad ogni azione organizzata dallo Stato, ad ogni movimento collettivo (ove essi non predominino) ad ogni disposizione equalitaria. È un po' nel carattere degli italiani di voler distinguersi, di volere il privilegio; e voi lo riscontrate, ad esempio, in ferrovia dove quasi tutti i viaggiatori hanno biglietti speciali. A questo proposito, io potrei ricordare un mio conoscente che, ripugnandogli di essere alla pari degli altri viaggiatori col presentare lo stesso biglietto, soleva abbonarsi per poter dire: « abbonato! » mentre poi viaggiava due o tre volte all'anno.

L'Ente approvvigionamento carboni faceva prezzi uguali per tutti i consumatori per ogni qualità di carbone, e questo è il motivo per cui fu avversato dai grandi consumatori, i quali si opponevano al prezzo medio, perché il prezzo medico sta in mezzo fra il prezzo basso e quello alto ed essi sperano, sfruttando la loro posizione e le loro relazioni con l'estero, di comprare al prezzo inferiore. Il che significa prezzo più alto pagato dagli altri, cioè dalla piccola e media industria. Questa libertà data ai grandi consumatori quasi di occupare i posti migliori si ravvisa solo in Italia. In Francia la « Association technique importation Charbons » continua con il prezzo unico, e così in Inghilterra il « National Coal Board », nel Belgio il « Comptoir Charbons » e così anche in Germania.

Altro motivo non palesamente detto, ma che deve avere avuto un certo peso nella decisione di sciogliere l'Ente carboni è il desiderio di mostrare al mondo che l'Italia è uno dei Paesi che primo concorre alla liberalizzazione degli scambi. Ora, questo è un *bluff*, perché per il carbone, come ho avuto occasione di dimostrare altra volta, non c'è liberalizzazione, tanto è vero che un « nota bene » nelle disposizioni della legge avverte che la libertà di acquisto è soggetta a licenze del Comitato carboni. Dunque libertà non c'è; è la stessa libertà, come

dissi altra volta, che può avere un cane al guinzaglio. Ma perchè si è voluto includere il carbone nell'elenco delle merci liberalizzate? Per arrivare ad annunciare che l'Italia ha adempiuto al suo dovere di liberalizzare 50 per cento delle importazioni e procrastinare quindi la liberalizzazione di altre merci, per le quali non si vuole ancora arrivare alla libertà e forse per forza di cose non ci si arriverà mai.

Ricordo di aver espresso qui idee protezioniste, anzi ultraprotezioniste, motivate da molte ragioni e principalmente perchè non si può fare del libero scambio quando vi sono quasi due milioni di disoccupati nel Paese.

Queste parole, questi programmi di « Unione Europea », di « abolizione delle barriere », di « libertà degli scambi », quando passiamo ai fatti economici concreti sono finora tutte lustre, tutte cose oggi irrealizzabili.

È evidente che non si poteva arrivare ad altra conclusione che allo scioglimento dell'Ente carboni, quando si ricordi, come ho già detto, quella seduta della Commissione dell'industria della Camera (del 14 giugno 1949), nella quale l'onorevole Chieffi chiedeva la soppressione del Comitato centrale carboni, un organismo (egli diceva) diventato inutile dato che il carbone di trova sui mercati in quantità abbondante. Gli si associaiva il Presidente onorevole Togni andando più in là e chiedendo la soppressione anche dell'Ente carboni. Bisogna « ripristinare la libertà di approvvigionamento e distribuzione nell'interesse dell'industria e degli stessi consumatori, abolendo queste inutili soprastrutture ». Quello poi che più meraviglia è che abbiano votato a favore tutti i presenti d'ogni partito trascurando evidentemente di informarsi.

Vi fu tutto un lavorio, come dissi, dei più grandi industriali e della Confindustria per arrivare a questo punto; lavorio anche di discredito, del quale abbiamo traccia ancora nella recente relazione sul bilancio del 1949 della società « Montecatini ». Rilevo quanto ivi è detto a proposito dell'Ente carboni, in considerazione della grande importanza di quelle società e della diffusione di quella relazione, riprodotta da molti giornali. Vi è detto che l'Ente carboni aveva addossato in due anni ai consumatori inutili balzelli con un disavanzo

1948-50 - CDLVIII SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1950

di cinque miliardi, costringendo le industrie a corrispondere prezzi onerosissimi.

Ora l'Ente carboni non impose alcun balzello e non avrebbe avuto facoltà di imporli. Non vi erano balzelli, altro che diritti ministeriali per 35 lire per tonnellata, sopra un valore di diecimila, diritti che preesistevano alla costituzione dell'Ente carboni. Non vi fu nella gestione dell'Ente carboni alcun disavanzo, ma vi fu un avanzo (oggi di quasi sei miliardi) dovuto al fatto già ricordato che l'Ente comprò a prezzi inferiori ai prezzi politici fissati dallo Stato. Questo avanzo andò in parte a beneficio d'una categoria privilegiata di consumatori cioè le officine gas (cui lo Stato volle si desse, il carbone a 2.500 lire di meno, affinchè fossero basso il prezzo del gas) in parte corrisponde a una perdita su un contratto di carbone polacco (di cui dirò in appresso), a carico dello Stato; ed il resto, circa due miliardi è a disposizione del Tesoro.

Prezzi onerosissimi non vi furono, perchè lo Stato, per facilitare gli industriali, adottò per il dollaro un cambio di favore, cioè lire 430; come lo adottò per il grano, per il petrolio e per altri articoli. Quando poi vennero le consegne E.R.P., i prezzi di vendita furono basati sui soli carboni europei (più a buon mercato), ed il maggior costo dell'americano fu sopportato dal fondo lire. Del resto, basta esaminare le quotazioni praticate per i carboni importati in Francia, per vedere che esse sono uguali a quelle dell'Italia.

Piuttosto, invece di domandarsi perchè è stato deciso lo scioglimento dell'Ente carboni, l'onorevole Ministro avrebbe fatto meglio a dirci come mai non è ancora stato sciolto; perchè è una cosa singolare: lo si è mutilato, lo si è ridotto all'inazione, ma non lo si è ancora sciolto..

TOGNI, Ministro dell'industria e commercio.
Ma è in corso di scioglimento.

RICCI FEDERICO. Bene; ma il fatto che ancora esisteva, il 12 giugno diede luogo a rimozioni (con relativo ordine del giorno) da parte di tutti i partecipanti riuniti in assemblea per il bilancio del 1949 compresi i rappresentanti dello Stato.

TOGNI, Ministro dell'industria e commercio.
Vede, lo scioglimento fino ad ora ha consentito

di ridurre notevolmente il prezzo del mercato: questa è la realtà; attualmente il carbone costa molto meno di prima e ne importiamo qualità migliori.

RICCI FEDERICO. Forse Ella non è stata attenta e non ha seguito le spiegazioni che ho dato: le qualità sono non migliorate ma peggiorate, anche causa le licenze date per carboni inferiori. I ribassi del prezzo del carbone che datano dal mese di ottobre 1949, non hanno nulla da fare con l'esistenza o meno dell'Ente carboni, come non hanno nulla da fare con la liberalizzazione degli scambi. È intervenuto in quell'epoca un fenomeno, del quale Ella certamente sarà informato: voglio dire la svalutazione della sterlina. La svalutazione della sterlina rappresenta un ribasso di circa 30 per cento. Tutte le mie lagnanze circa il modo come furono date le licenze, circa le modalità che furono adottate, e la perdita per i consumatori si riferiscono precisamente a questa caduta nel mercato cagionata dalla svalutazione della sterlina. Comunque, non si vende il carbone in base ai costi dell'Ente; non è l'Ente che fissa i prezzi, ma il Comitato prezzi. Come già dissi nella mia interpellanza. Il Comitato prezzi ebbe ripetutamente dall'Ente carboni esortazioni a ridurre i prezzi nel mese di ottobre, di novembre e nei mesi seguenti; ma non li ridusse che con molto ritardo. Perchè non si ridussero i prezzi? Si velle fare l'interesse degli importatori; L'Ente carboni in quei mesi ebbe un avanzo di 700 o 800 milioni; eguale avanzo ebbero i privati importatori, favoriti di licenze, per lo stesso motivo, cioè il troppo elevato prezzo ufficiale; ma v'è questa differenza: l'utile dell'Ente carboni viene versato allo Stato, l'utile dei privati, invece, resta nelle loro tasche. È per questo che ho protestato contro le licenze date irregolarmente ed a casaccio.

Voglio ancora approfondire questo punto, citando un aneddoto. Vi fu un consumatore che circa il mese di giugno chiese al Comitato carboni licenza per un carico. Malgrado l'opposizione dell'Ente, ebbe parere favorevole; però non domandò la licenza al Ministero del commercio estero e la lasciò morire (perchè la licenza non dovrebbe essere più valida trascorsi tre mesi). Orbene, proprio all'indomani della

1948-50 - CDLVIII SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1950

svalutazione della sterlina, il Ministero del commercio estero diede la licenza, permettendo a questo industriale di realizzare un profitto di circa tremila lire a tonnellata. In seno al Comitato carboni protestai. Le mie proteste non furono neanche messe a verbale. Chiesi allora al Sottosegretario onorevole Cavalli, presidente del Comitato, che si mettessero a verbale tali mie proteste: mi si rispose affermativamente, ma sono certo — e la prego signor Ministro di verificare — che a verbale non c'è niente. La prego quindi di annotare questo fatto insieme con gli altri che le ho citato nella mia interpellanza.

E si continua su questa strada, sia pur con fatti meno scandalosi, perchè di svalutazioni non ce ne sono più, e quindi ci sono minori possibilità di realizzare simili utili. Comunque, si continua a dare licenze in modo non rispondente alle necessità del Paese.

Infatti per il trimestre aprile-giugno, nel quale potevano occorrere 1.800.000 tonnellate, di cui licenze obbligate per ferrovie, cokerie e grandi gasometri circa 1.150.000; restavano 650.000 tonnellate per gli altri commercianti e piccoli industriali. Ebbene, furono date licenze per 890.000, e cioè 240.000 di più...

TOGNI, Ministro dell'industria e commercio. Quanto carbone è venuto? Lei sa che c'è sempre uno scarto del 20 o del 25 per cento.

RICCI FEDERICO. Non posso dirlo esattamente quanto ne sia arrivato, non conoscendosi ancora tutte le statistiche, ma da quanto mi risulta siamo molto al di sotto della quantità per cui fu data licenza, ed è noto che parecchi importatori non fruirono delle licenze ottenute.

TOGNI, Ministro dell'industria e commercio. Ha visto che per questi mesi abbiamo ridotto?

RICCI FEDERICO. Sì, ma sempre in modo inadeguato. Voi date licenze in quantità maggior di quella che occorre. Bisognerebbe dare licenze in quantità corrispondenti a quelle che vuole il contingentamento, il che è difficile, tanto più dato che non è sempre la Commissione che dà le licenze, ma anche gli uffici, e si permette l'importazione di qualità inferiori. Infatti la quantità del carbone che si importa è peggiorata, ma non ne faccio colpa solo a coloro che concedono le licenze, perchè

è un fatto che, per esempio, l'Inghilterra il carbone buono se lo tiene. Si permise in questo modo l'importazione di minuto non lavato, il quale viene a far concorrenza ai minuti non lavati della Carbosarda che ne ha una grandissima quantità invenduta.

Si danneggia così la produzione delle nostre miniere, che non c'è bisogno davvero di danneggiare ulteriormente considerata la situazione in cui si trovano, onorevole Ministro. Ho visto il bilancio della Carbosarda che, come si sa, appartiene allo Stato. Vi è nell'esercizio 1949 un disavanzo di due miliardi e 200 milioni sopra una produzione che non arriva a un milione di tonnellate. Quindi qualcosa di più di 2.200 lire per tonnellata di perdita. Nel 1948 disavanzo di 1.550 milioni. Ha ragione l'onorevole Giua quando insiste perchè si utilizzi meglio quel carbone colla produzione di energia elettrica, dei fertilizzati ecc. In questo modo non si può andare avanti; queste miniere sarde hanno già ingoiato ingenti capitali e continuano. Se si dovesse venire ad una liquidazione, tanti impianti che sono stati fatti risulterebbero zero.

La teoria esposta dall'onorevole Ministro nella sua risposta (per giustificare le troppe licenze) che cioè i molti richiedenti hanno per effetto di far ribassare il prezzo, sembra a me antieconomica, e contraria alla realtà. Io ho sempre visto che i molti richiedenti fanno aumentare il prezzo. Sono le molte offerte che cagionano il ribasso, non le molte dimande. Se diamo molte licenze in confronto della quantità esportabile otterremo l'aumento di prezzo nel mercato fornitore come avvenne negli acquisti che si fecero nei mesi di ottobre e novembre in Inghilterra.

Credo sia opportuno, prima di lasciare questo argomento, parlare ancora del carbone polacco. Il carbone polacco è stato un po' un mistero, mistero dovuto al fatto che molti organi dello Stato se ne sono occupati senza il necessario coordinamento. L'ente carboni non è stato libero di trattare che una volta sola: da prima fu la nostra ambasciata in Polonia che comperò, nel 1946 (per consegna nel 1947), carbone polacco ad un prezzo buono; ma c'era troppo minuto e inoltre le consegne dovevano farsi al confine ferroviario di Tarvisio con un

1948-50 - CDLVII SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1950

retroterra assai ristretto e non conveniente, dovendosi distribuire il carbone in tutto il Paese. Il secondo contratto, del 1948, fu fatto, direi quasi, dal Consiglio dei Ministri nel periodo delle elezioni ad un prezzo assai alto e l'Ente non volle riconoscerlo finché non ebbe l'assicurazione del Ministero del tesoro che se vi fosse perdita, essa gli sarebbe stata rifusa e vu fu infatti una perdita di un miliardo e 386 milioni. Il terzo contratto fu fatto dall'Ente e andò bene. Il quarto contratto, trattato ma non concluso, meritava di essere illustrato. Nell'agosto del 1949 l'Ente fu da uno dei tanti comitati ministeriali autorizzato a trattarlo e gli si indicò un limite cioè dollari 12,40. Era questo un prezzo che l'Ente riteneva eccessivo ed offrìse dodici, aggiungendo la condizione (da quei comitati internoministeriali dimenticata), che, se fosse intervenuta la svalutazione della sterlina (di cui si parlava vagamente) si sarebbe ridotto il prezzo in proporzione. I polacchi non accettarono e il contratto non si fece. Venne la svalutazione della sterlina e l'Ente fu di nuovo delegato a trattare. L'Ente offrìse dollari 10,40, in proporzione al ribasso del mercato causato dalla svalutazione. Prima di offrire portò la pratica in Consiglio e il Consiglio autorizzò quel prezzo. Orbene, i polacchi non consentirono; ma subito pervennero al Comitato carboni domande di licenza di importatori di carbone polacco, i quali, evidentemente, erano stati informati del limite autorizzato dal Consiglio (in seno al quale avevano anzi un rappresentante). Il prezzo indicato in quelle domande era 11,25. La Giunta per le licenze approvò; cosicché si pagarono dollari 0,85 di più, pari a circa lire 535 per tonnellata su 300 mila tonnellate. Questo era uno scandalo. Ella, onorevole Ministro, mi dice che avrei dovuto venire ad informarla di tutto questo, ma io avevo scritto un memoriale, cui avevo dato grande diffusione, nel quale divulgavo questi fatti. Comprendo non le sia giunto quando lo scrissi (Lei non era ancora Ministro) ma la sua burocrazia, quando feci l'interpellanza, avrebbe dovuto informarla. Di ciò io non ho colpa certamente; ad ogni modo sono sempre a disposizione del Ministro: ma non vorrei che avvenisse quello che è successo col Ministro Lombardo per esser ricevuto dal quale occorsero una volta ben cinque mesi.

TOGNI, *Ministro dell'industria e commercio*. Lei può venire da me quando vuole.

RICCI FEDERICO. Io non mi muovo più se non sono chiamato.

TOGNI, *Ministro dell'industria e commercio*. Io vorrei che Lei gentilmente precisasse chi è che ha pagato questi 85 centesimi di più.

RICCI FEDERICO. Li ha pagati l'economia nazionale.

Dovrei rileggerle tutto quello che ho detto l'altra volta. Ho distinto i danni che possono venire dalla cattiva gestazione in due categorie: danni provenienti da una emorragia di valuta e danni che possono colpire i consumatori.

TOGNI, *Ministro dell'industria e commercio*. Quale emorragia di valuta con la Polonia?

RICCI FEDERICO. Lei mi insegnà che se compero e verso in *clearing* una somma superiore a quello che la merce vale, non sfrutto adeguatamente la corrispondente esportazione, sicché pregiudico le importazioni tal quale come se sperperassi la valuta. L'esistenza del *clearing* non varia i termini della questione; e se pago cento quel che vale dieci il danno di novanta c'è egualmente.

Ancora circa il carbone polacco è da tener presente la costituzione avvenuta il 9 febbraio 1949, di una grossa società italpolacca per la vendita di tale carbone. Niente di male. Ma interessa vedere chi sono i componenti di questa società e quale azione essa svolge. Bisogna ricordare, se si vuole ridere, i complimenti e l'esaltazione che ne facevano a quell'epoca certi giornali: « Le nostre massaie potranno finalmente cuocere le vivande perchè avremo un regolare rifornimento di gas ». A farlo apposta il carbone polacco non è adatto per il gas! Abbiamo ancora un'altra notizia, la costituzione di un ente per l'approvvigionamento del carbone; ente privato, credo (se fosse pubblico risulterebbe dalla *Gazzetta Ufficiale*). Incaricati di questo ente si presentano ai fornitori esteri con credenziali che, secondo informazioni pervenutemi, sono firmate da un Sottosegretario; non però da un Sottosegretario del Ministero dell'industria!

Torniamo alla principale questione da me posta, come distribuire le licenze quando riguardano una quantità diversa da quella che vogliamo e dobbiamo importare; come accertare che si paghino prezzi e noli di mercato, e

1948-50 - CDLVIII SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1950

che si importino le quantità dovute? Non è venuta al riguardo alcuna risposta.

Vorrei conoscere le idee del Ministro anche circa il Comitato prezzi. — Ha detto che deve restare —. D'accordo. Ma con quale criterio dovrà operare? Varierà i prezzi seguendo le variazioni del mercato? Opererà rapidamente e discretamente in guisa da evitare ogni occasione di abuso? La funzione cui deve assolvere è ora ben diversa da quando, essendovi un monopolio si facevano prezzi politici.

Circa le scorte siamo d'accordo. Soltanto osservo che forse era bene non affrettarsi tanto a liquidarle. Una volta allontanato il pericolo di incendio, forse le scorte avrebbero potuto esercitare una funzione utile, come anche avrebbe potuto esercitarla l'Ente carboni se non fosse stato così mutilato, perché in tutta questa materia credo occorra un concetto unitario. Voglia il cielo che queste scorte, che questa organizzazione ora distrutta non si abbia a rimpiangerle! Gli eventi che oggi si profilano all'orizzonte ci dovrebbero far riflettere.

Il consumo del carbone intanto si è notevolmente controllato. Si diceva che l'Italia avrebbe avuto bisogno di un milione di tonnellate di carbone al mese, ma oggi il consumo è ridotto a circa seicentomila. Vi sono parecchie cause di questa diminuzione di consumo, fra le altre il metano. La produzione di metano che nel 1938 era stata di diciassette milioni di metri cubi, giunse nel 1948 a 117 milioni e nel 1949 a 236 milioni. Nel primo bimestre del 1949 sono stati estratti 26 milioni di metri cubi, mentre nel primo bimestre del 1950 si arrivarono a 66 milioni; cioè più di un milione di metri cubi al giorno.

Si noti che un metro cubo di metano corrisponde ad un chilo e mezzo di carbone, cioè un milione di metri cubi di metano equivale a 1500 tonnellate di carbone. Se si estraesse una quantità di un milione di metri cubi al giorno, si avrebbe una produzione annua pari a 550 mila tonnellate di carbone.

Pare che in Val padana nelle sacche del nostro sottosuolo vi siano grandissime quantità di metano sicché se ne potrebbe estrarre molto più di quanto si fa oggi. Ma il gas non è come un solido, che è facile conservare anche lasciandolo sul terreno, sul luogo. Un gas, special-

mente se lo facciamo venire dalle viscere della terra a forte pressione, bisogna sapere subito dove metterlo convenientemente. Occorre quindi regolare la produzione in base alla disponibilità dei metanodotti e delle condutture. Ora, la rete dei metanodotti, da quel che mi si dice, non è ancora in grado di accogliere tutto il metano che si potrebbe estrarre; quindi bisogna produrlo per ora all'incirca in ragione di un milione di metri cubi al giorno, crescendo gradatamente, in proporzione allo sviluppo delle condutture e della richiesta dei consumatori i quali per poter consumare metano devono prima preparare speciali impianti.

Per parlare delle industrie più importanti, già il metano arriva alla Dalmata, che non consuma quasi più carbone; arriva inoltre alle acciaierie Falck di Sesto San Giovanni, ed a Milano, dove le officine gas incominciano ad adoperarlo. Esiste inoltre un metanodotto per Bologna e Firenze ed un altro per Bergamo; se ne progetta uno per Genova ecc.

Se la produzione del metano crescesse molto e potesse raggiungere e superare, come si annuncia, la parità di tre milioni di tonnellate di carbone all'anno, cioè sei volte l'attuale, noi assisteremmo a una grandiosa rivoluzione nella nostra economia, particolarmente dell'Alta Italia. Io dissi una volta a proposito del Piano Marshall, che è difficile inserire un dono nell'economia del Paese in modo da evitare inconvenienti. Anche un pasto abbondante può essere nocivo all'affamato e al denutrito. Il Governo dovrebbe continuare a seguire, come fa attualmente, il fenomeno, ed avere il potere di controllarlo e limitarlo in modo da procedere gradatamente. Ove si arrivasse troppo rapidamente ad una produzione nella proporzione suddetta, potremmo vedere una crisi nei porti, dove verrebbero a mancare tre milioni di tonnellate di carbone, che rappresentano più del terzo della quantità usualmente importata. Si noti che il carbone costituisce una buona metà del complesso degli arrivi nei nostri porti. Avremo parallelamente un molto minor lavoro nei trasporti per ferrovia e su strada. Sarà pure probabile una crisi nel traffico marittimo, perché si sono costruite e comperate navi nella prospettiva di aver da fare molte importazioni per l'Italia. Ciò renderebbe anche

1948-50 - CDLVII SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1950

più palese l'inutilità, da me più volte conclamata, dei progetti di vie d'acqua nell'alta Italia, perchè su queste vie d'acqua avrebbero dovuto passare grandi quantità di merce alla rinfusa tra le quali principalmente carbone. Infine; e questa sarebbe forse una fortuna, verrebbero compromessi (e speriamo debbano abolirsi) gli accordi bilaterali; perchè il carbone è stato negli accordi bilaterali la materia prima più abbondante cui si ricorse continuamente per le compensazioni. I nostri addetti commerciali, che avevano e mantennero idee antiquate circa i bisogni del Paese, credettero di giovare alle nostre esportazioni e di fare opera utile al Paese, impegnando l'Italia a ricevere grandi quantità di carbone in cambio di nostre derrate e di prodotti della nostra industria.

Bisogna tener presente che in forza degli accordi bilaterali, per ogni Paese le esportazioni si pagano con importazioni, e non con valuta; cosicchè se non importiamo non possiamo esportare. Il carbone è la moneta colla quale generalmente si pagano molte nostre esportazioni, le automobili, ad esempio, destinate alla Polonia. Ridurre l'importazione di carbone, vuol dire ridurre l'esportazione di automobili. Importare altre merci invece del carbone non è facile, perchè non sempre ve ne sono disponibili, che non facciano concorrenza alle nostre industrie. Non io, sostenitore della politica dell'autosufficienza, e quasi dell'autarchia, mi vorrei lagnare di ciò. Ma è certo che, specialmente quando ci sono due milioni di disoccupati e bisogna dar lavoro alle masse, devesi in questa materia procedere gradatamente, evitando il più possibile la scosse e i turbamenti.

V'è poi la questione del prezzo di vendita. Supponiamo che il metano possa vendersi a lire dieci per metro cubo sul luogo di consumo pari a lire 6.600 per tonnellata di carbone, mentre il prezzo del carbone è quasi il doppio, a chi vorremo dare il metano fra i molti consumatori aspiranti? O vorremo fare un conguaglio fra metano e carbone? E chi farà tale conguaglio?

Per tutte queste considerazioni, non si esclude possa in certi momenti doversi ritenere conveniente un rallentamento nell'estrazione. Lo Stato deve poter disciplinare tutto.

Osservo che il metano non è materia che si produca via via come le derrate agricole e che si perda se non raccolta subito; è un giacimento minerale gassoso che non si deteriora e non si perde e che se non lo prendiamo subito non scompare, lo prenderemo più tardi: non c'è quindi urgenza di estrarre ora quanto più possibile.

E bene che il Governo proceda con ogni accorgimento e preparazione ed abbia il maneggiò di tutta questa materia. Potrebbe trovarsi di fronte a cattive sorprese, quando vi fossero concessionari che estraessero il metano e lo dirigessero e vendessero a piacere, eventualmente contro le direttive desiderate dal Governo.

Queste osservazioni mi sono suggerite in base alla logica da un esame *prima facie* della questione. Non intendo adesso addentrarmi in particolari, anche perchè vi sono in corso interpellanze che verranno discusse martedì prossimo (4 luglio). Certo è però che ove lo Stato facesse concessioni a privati e cioè a società azionarie, sarebbe bene accettare che il capitale sia idoneo allo scopo e al rischio, ed imporre che esse non possano avere altro scopo, non possano esercitare altra attività, sicchè il loro bilancio rispecchi tutto e solo il risultato della gestione oggetto della concessione. Questo criterio, io credo, avrebbe dovuto essere seguito anche nelle concessioni di pubblici servizi: gas, elettricità, tranvie, acquedotti ecc. Non è ammissibile che sia concessionaria del gas o degli acquedotti di un Comune una società la quale si occupi anche di trasporti, di materie tessili ecc., e di tante altre cose che possono implicare notevoli rischi, e permettere confusioni ed alterazioni di bilanci. Domando al Ministro, qualora si facessero concessioni a privati, di non dimenticare questa osservazione.

Quando vi fosse un bilancio nel senso ora spiegato, lo Stato potrebbe anche domandare una cointeressanza, potrebbe anche avere azioni delle società concessionarie, e controllo mediante partecipazione al Consiglio.

La cointeressanza agli utili è qualche cosa di ben diverso da un diritto fisso sull'estrazione, che ha la natura d'una imposta e può coesistere alla cointeressanza stessa.

1948-50 - CDLVIII SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1950

Ora desidero dire qualcosa sulla situazione generale dell'industria, e su qualche altro argomento. La situazione dell'industria quale si può desumere dai numeri indici pubblicati dal Bollettino di statistica sarebbe questa: base 1937, nel 1947, 93; nel 1948, 98; nel 1949, 104 e nel gennaio del 1950, 107. Ma si delinea un peggioramento dal quale non possiamo prescindere. Comunque, queste cifre quando si dividano nelle varie categorie che le compongono, mostrano come la nostra situazione industriale non è buona. Le industrie estrattive, principalmente per merito del metano, sono passate a 127, contro 95 dal 1947; le industrie del gas e dell'elettricità sono passate da 134 a 149; vi è quindi un forte aumento. Ma invece le industrie manifatturiere — che sono quelle che producono i beni strumentali che più ci interessano in ordine alla nostra economia e al nostro progresso, che, insomma, producono la nostra ricchezza, che più impiegano i nostri operai — sono a 98 e nel 1947 erano a 85.

Si può desumere l'andamento delle industrie anche da altri indici, che credo possano interessare il Senato. Anzitutto il consumo complessivo dell'energia da qualunque fonte essa provenga. Tutte queste fonti di energia, cioè combustibili solidi nazionali (carboni e ligniti), carboni importati; combustibili petroliferi; gas naturale; energia elettrica. Esse sono tutte controllate dal Ministero dell'industria, che potrebbe perciò chiamarsi Ministero dell'energia. Ora, ragguagliato tutto al litrantrace, cioè tenuto conto del rispettivo rendimento espresso in tonnellate di carbone, si avrebbe un consumo pari a 34 milioni di tonnellate litrantrace nel 1938, 27 e mezzo nel 1948, e 28 nel 1949 (il che indica che le nostre industrie non sono ancora all'altezza del 1938 pur essendo cresciuta di tre milioni la popolazione). È interessante vedere la posizione relativa delle varie fonti di energia. I combustibili nazionali, solidi e gassosi, nel 1935 rappresentavano 3,2 per cento di tutto il consumo: sono saliti a cinque, il carbone estero da 46,7 è disceso a 34; l'energia elettrica da 34,5 è salita a 42,3; i prodotti petroliferi da 12,6 a 18,5.

Anche questi indici indicano e confermano una depressione industriale. Abbiamo ancora da vedere le statistiche della disoccupazione.

Tutte le volte che parlo di disoccupazione non posso fare a meno di lagnarmi che il bollettino di statistica non contenga i dati ad essa relativi. L'onorevole Canaletti Gaudenti sostiene che ciò è dovuto al fatto che i dati non sono sicuri. Sia pure: pubblicateli con le riserve che credete; ma pubblicateli: perché probabilmente le stesse cause di errore che sussestono nel mese di giugno sussisteranno anche nel mese di luglio e, procedendo per differenza, noi potremo anche da dati errati desumere se vi è aumento o diminuzione nella disoccupazione. Invece viviamo all'oscuro come viviamo all'oscuro rispetto a tante altre questioni di cui adesso, data l'ora avanzata, non è da occuparsi.

Mi sono fatto dare i dati dal Ministero del lavoro. Rispetto alla popolazione attiva noi avevamo circa il 3 per cento di disoccupati nel 1926, poi la disoccupazione aumentò e nel 1934 era 5,24 per cento, nel 1935 4,21; nel 1948 10,4; nel 1949 9,24. Ma questi sono i dati della disoccupazione totale. Per le sole industrie si ha 18,36 nel 1948 e 16,88 nel 1949.

Nel marzo 1950, il totale dei disoccupati è 1.966.000. Occorre però dedurre certe categorie che non rappresentano vera disoccupazione, tali le casalinghe e i pensionati in cerca di lavoro, tali gli occupati che cercano altri impieghi; togliamo queste categorie ed allora i disoccupati scendono a 1.700.000. L'industria su questo milione e 700 mila ne ha 952 mila; per l'industria la maggiore disoccupazione è nell'Italia del nord, mentre per l'agricoltura è nell'Italia del sud.

Una grande quantità di disoccupati dell'industria è data dalla meccanica. Desidero dire qualche parola a proposito della siderurgia e dell'industria meccanica. Ho sentito dire che noi dobbiamo arrivare a produrre quattro milioni di tonnellate di acciaio. Io non so che cosa faremo di questi quattro milioni; osservo che i Paesi maggiori produttori e consumatori di acciaio sono anche quelli che hanno industrie belliche, costruzioni navali e grande sviluppo delle ferrovie. Noi abbiamo ben poco di tutto ciò. Finora la nostra produzione di acciaio fu al massimo 2.500.000 tonnellate e v'erano appunto compresi i consumi per le costruzioni navali (in passato, più attive che

1948-50 - CDLVIII SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1950

adesso) e v'erano comprese le industrie belliche. Quindi è logico credere che difficilmente supereremo detta cifra. Delle costruzioni navali ho sentito dire che bisognerebbe produrre, se non sbaglio, un milione di tonnellate all'anno di naviglio. Che cosa faremo di quelle navi, altro che aumentare il tonnellaggio in disarmo?

TOGNI, *Ministro dell'industria e commercio.*
Da chi è stato affermato?

RICCI FEDERICO. Non dal Governo, ma da un senatore di cui non faccio il nome. Si nomina il peccato, non il peccatore. Qualche volta, però, anche il peccatore, se è il Governo.

Il maggior consumatore di prodotti siderurgici è l'industria meccanica. Ora per facilitare il lavoro dell'industria meccanica è necessario ridurre i prezzi della materia prima, cioè del ferro, se vogliamo mantenere la nostra siderurgia nelle posizioni in cui si trova, non possiamo ridurre i prezzi. Voglio dare l'idea di questi prezzi. La nostra situazione è la seguente: prezzi delle lamiere: Gran Bretagna 21 sterline e 14 scellini; Germania 22 e 10 scellini; Belgio 25,10; Lussemburgo 27,5; Francia 29,8; Stati Uniti 34; Italia 48. Quindi il nostro prezzo è doppio di quello della Germania e Gran Bretagna e questo spiega come se do vessimo basarci sulle esportazioni, sarebbe difficilissimo per la nostra industria meccanica produrre i prezzi internazionali e far concorrenza ai Paesi esteri. Ma, come ho già detto altre volte, credo che per molte ragioni l'Italia debba ora principalmente pensare al mercato interno.

È il caso di dire anche qualche parola sul piano Schuman, che non è bene conosciuto e che io pure non conosco. Ma se si tratta di un pool, a meno che non si introducano condizioni diverse da quelle degli altri pools, bisognerebbe calcolare la media ponderale dei costi tra i vari produttori e distribuire ai consumatori d'ogni paese associato il prodotto in base al detto costo medio. Allora non abbiamo nulla da perdere; perché se produciamo il ferro a 48 e ci mettiamo in società con chi lo produce a 22 e a 29, e facciamo un prezzo medio, evidentemente abbiamo tutto il vantaggio. Per dare un esempio, se la Francia produce 771.000 tonnellate mensili, la Germania 906.000 e l'Ita-

lia 186.000, ed i costi sono rispettivamente: 29, 22, 48; la media ponderata sarebbe 23,5.

Credo che le cose stiano così e non dovrebbero essere diversamente se si vuole arrivare ad un prezzo del ferro che ci permetta di avere la nostra parte nel mercato internazionale. Del resto questo pool consiglierebbe i miglioramenti tecnici che dovremo fare. Uno lo abbiamo già approvato l'altro giorno, consigliato dagli americani, e sappiamo che con quel progetto, se si realizzeranno le ipotesi, si dovrebbe arrivare ad avere il ferro a condizioni buone.

Ma il pool contempla anche il carbone. Avremo il carbone qui ai prezzi che ha la Germania? Ci darà la Germania il carbone al suo stesso prezzo? Ma poiché ha due quotazioni per il carbone, ci darà il carbone al prezzo più basso, come lo dà alle sue industrie? Questo è un quesito che sottopongo all'onorevole Ministro. Anche in questo caso, se ci fosse da importare parte del carbone ad un prezzo e parte ad un altro, ecco che sorgerebbe la necessità di un ente il quale distribuisca il carbone.

Le industrie meccaniche occupano ora 537 mila lavoratori, mentre la siderurgia ne impiega 83 mila. Evidentemente se una delle due deve fare dei sacrifici a favore dell'altra, è nell'interesse della massa lavoratrice che sia la siderurgia a sacrificarsi. Ma per l'industria meccanica vi è una quantità di provvedimenti che bisognerebbe prendere per facilitarne la vita. Le industrie meccaniche appartengono in gran parte alla categoria della piccola e media industria.

Le piccole e medie industrie sono state favorite a parole, trascurate se non calpestate nel fatto. Noi, in sostanza, continuiamo col sistema corporativo: sono i rappresentanti delle categorie che trattano col Governo. Questi rappresentanti sono di solito i magnati della grande industria, che parlano a nome anche della industria piccola e media. Ma come dissi altre volte essi sono tratti a fare il loro interesse più di quello della piccola e media industria.

Prendiamo il prezzo delle materie prime e dei combustibili. È noto che la media e piccola industria paga prezzi più alti. Ma certe volte

la differenza è molto forte, perchè acquista di seconda o terza mano. Per il carbone ho illustrato in quali condizioni essa venga a trovarsi dopo la soppressione dell'E.A.C., essa dovrà subire differenze anche di 2 o 3 mila lire per tonnellata, e nessuna garanzia per la qualità. Lo stesso dicasi per i trasporti, che invero furono dalle ferrovie troppo rincarati. Aggiungo pure che esistono convenzioni con le grandi industrie per le quali quando si trasportino grandi quantità si fanno tariffe di favore. Ecco che anche qui le medie e piccole industrie sono in condizione di svantaggio.

Ho già detto come i concentramenti industriali, la cui necessità proprio non vedo, favoriscono in materia fiscale le grandi industrie. infatti, se di due industrie, una guadagna e l'altra perde, se sono separate, il fisco incassa sull'intero guadagno dell'una e naturalmente nulla incassa sulla perdita dell'altra; ma se si riuniscono, incassa la differenza tra il guadagno dell'una e la perdita dell'altra. Quanto perde lo Stato per questi concentramenti? Poi per lo stesso motivo quali enormi perdite subisce nel rendimento dell'I.G.E.?

L'I.G.E., l'imposta generale sull'entrata, è la maledizione della nostra economia. Sarà un caso, ma la disoccupazione ha cominciato ad aggravarsi circa il 1926 proprio quando fu istituita la tassa scambi, oggi I.G.E. Essa tormenta il piccolo e il medio consumatore perchè viene corrisposta ad ogni passaggio, talchè come ho detto altra volta, il fornaio, quando il carbone non era tassato ancora *una tantum*, la pagava tre volte, mentre il grande industriale la pagava una volta sola. Ora circa il carbone debbo ancora rinnovare i ringraziamenti al Ministro Vanoni che ha accettato il consiglio ripetutamente espresso: di applicare l'imposta una volta sola. Ma vi sono ora grandi industriali che, sempre per quella tale mania, di cui dissi, di avere un trattamento privilegiato, chiedono di essere addirittura esonerati dall'I.G.E. Purchè abbiano un regime fiscale diverso dalla totalità dei cittadini essi sono contenti!

Bisognerebbe cercare di applicare l'I.G.E. una volta sola per tutte le merci. Io non mi arrischio a proporre l'abolizione dell'I.G.E. nell'assenza del Ministro delle finanze; se egli

fosse qui chissà quale angoscia proverebbe! Ma osservo che da parte del Ministero dell'industria si dovrebbe fare ogni sforzo perchè l'I.G.E. fosse corrisposta una volta sola, naturalmente in misura maggiore, come è avvenuto per il carbone.

Le piccole industrie soffrono per le complicazioni, e per l'accenramento d'ogni pratica a Roma. È facile al grande industriale avere il suo ufficio qui, ma non lo è per il piccolo. Esse soffrono pure per la numerosa mano di opera che impiegano e per l'impossibilità di meccanizzare come fanno le grandi industrie. Molta mano d'opera significa non solo un aggravio per i salari, ma un aggravio per le assicurazioni sociali, tra l'altro, per la disoccupazione. L'industriale che meccanizza la sua industria si toglie il peso della assicurazione contro la disoccupazione e lo scarica sulla piccola industria che non può meccanizzare.

Ancora, la piccola e media industria soffre per la questione del credito, di cui abbiamo molte volte parlato. Questo argomento insieme con altri è illustrato nella relazione dell'onorevole Guglielmone. Certo è che la grande industria è in posizione vantaggiosa: essa fu favorita anche da esenzioni fiscali, è infatti bene tener presente che i prestiti in obbligazioni emessi o deliberati entro il 1949, non pagano imposta di ricchezza mobile, mentre il piccolo e il medio industriale che si fanno prestare denaro debbono pagare tale imposta. Il grande industriale può avere il denaro al 6 e mezzo per cento; l'industriale medio quando riesce ad averlo, paga il 12 ed anche il 15 per cento.

Ho sentito affermare che le banche sono troppo tirchie nel concedere crediti. È vero; ma lo stato attuale delle cose è tale che chi concede crediti, se non viene pagato, gli conviene molte volte di rinunciarvi piuttosto che fare atti legali.

Non è vero che le facilitazioni che il Governo tante volte fa, e l'indulgenza o tolleranza che raccomanda si usino verso le piccole e medie industrie insolventi, si risolva sempre in un vantaggio della categoria. Al contrario, viene con ciò aumentato il rischio di chi concede credito, e viene talora tolta al commerciante la possibilità di operare quando in

seguito a vendita a fido, viene a trovarsi con tutto il suo capitale assorbito da vendite a clienti che non pagano. Quindi la necessità di una grande circospezione nel concedere crediti.

Ultima è l'apprendistato. L'apprendistato grava sulla media e piccola industria enormemente, talché i piccoli industriali, gli artigiani per meglio dire, non hanno più convenienza ad assumere apprendisti, bisogna che tirino avanti con il personale della loro famiglia, come possono.

Credo che questa elencazione quasi esaurisca l'argomento: e l'affido all'onorevole Ministro, perchè è una pratica che bisogna studiare; ed al riguardo bisogna agire.

In generale, se vogliamo che l'industria rifiorisca, sarebbe forse bene che, se non integralmente, almeno parzialmente, fosse capovolto il procedimento finora seguito. Si pretende di migliorare gli impianti affinchè i costi di produzione diminuiscano e si spera che i costi di produzione diminuiti diano origine ad ordinazioni. Vorrei procedere almeno in parte in senso contrario: non c'è industria che quando abbia molte ordinazioni non si decida a migliorare gli impianti, e comunque, se non lo facesse, potremmo obbligarla come avveniva, per le commesse di guerra. Cominciamo dunque a dare delle ordinazioni. Sono inutili i miglioramenti degli impianti se non portano con sicurezza ordinazioni? Che cosa servirebbero impianti per fabbricare in serie, ad esempio, carrozze o diligenze a cavalli e bastimenti a vela, quando ordinazioni non ci sono? Ora, poichè gran parte delle ordinazioni, almeno per l'industria meccanica, proviene direttamente o indirettamente dallo Stato, se lo Stato e i comuni cominciassero coi non lasciar mancare ordinazioni (occorrono tante cose ad esempio, in materia ferroviaria, tramviaria ed aeronautica!), e soprattutto pagassero i loro debiti, avremmo una rapida ripresa industriale.

Ed ho finito. Auguro che in questo Ministero, che ho chiamato il Ministero dell'energia, il Ministro svolga un'azione fattiva, rispondente alle necessità della nostra economia, si da meritare veramente il nome di Ministro dell'energia. (*Applausi e congratulazioni*).

Presidenza del Vice Presidente ZOLI

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Pellegrini, signor Ministro, nel prendere la parola.

PELLEGRINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, nel prendere la parola su questo bilancio ho qui dinanzi agli occhi la situazione dell'industria nella regione veneta. È una regione molto povera, molto depressa, e a caratterizzare la sua depressione economica è sufficiente citare la cifra enorme della disoccupazione: 300, 350 mila sono i disoccupati quasi permanenti, di questi ultimi due anni. Il Veneto è una regione dove l'economia agricola non può assolutamente assorbire neppure una notevole parte di questa massa di disoccupati, e l'emigrazione ha chiuso lo sbocco che esisteva prima dell'ultima guerra a questa eccedenza di mano d'opera. Il Veneto è una regione dove lo sviluppo di una fiorente industria potrebbe veramente portare un sollievo a questa massa di diseredati, a questa massa di lavoratori e lavoratrici che non hanno dinanzi a sé altra prospettiva che la miseria veramente crescente.

Ebbene, se io guardo la situazione dell'economia industriale veneta in questi ultimi sei mesi, ho veramente ragione di essere preoccupato per le sorti di questo ramo della produzione. Citerò alcune cifre. Nel settore cantieristico, ad esempio, la Breda, cantiere tecnicamente attrezzato e industrialmente fiorente, in questi ultimi sei mesi ha visto dimezzate le sue maestranze. E la stessa situazione è quella dei piccoli e medi cantieri: l'altro giorno ho assistito, perchè invitato, ad una riunione di industriali di medi e piccoli cantieri. Ebbene, essi hanno affermato — e chiedevano l'aiuto dei parlamentari veneti — che se non intervengono rapidamente provvidenze, entro due mesi, i piccoli e medi cantieri di Venezia saranno costretti a chiudere, ed altri 1.500 operai e altre centinaia di tecnici operosissimi saranno messi nell'impossibilità di lavorare. La stessa sorte toccherà a Monfalcone: è una sorte precaria quella di questi cantieri che anche recentemente sono stati all'onore della motorietà nazionale per quel che hanno saputo produrre; cantieri che hanno delle maestranze

operaie e tecnici di grandissimo valore; cantieri che hanno tuttavia una vita molto precaria.

E non si tratta solo del settore cantieristico: in generale preoccupa la situazione di Porto Marghera che potrebbe occupare 29 mila operai e tecnici e non ne occupa che 16 o 17 mila al momento attuale. Preoccupa anche la situazione delle industrie tessili della provincia di Vicenza. Oltre i licenziamenti, in questi ultimi mesi tale industria ha subito una situazione grave, caratterizzata da 38 mila ore lavorative settimanali in meno del normale, perché si lavora quasi normalmente a 24 ore settimanali, invece di 48. E preoccupa anche la situazione dell'industria serica del Veneto; di Vicenza, di Treviso, di Udine. Per Vicenza, una cifra: l'anno scorso hanno lavorato 300 filandiere di fronte alle 8.100 filandiere che trovavano occupazione in questo settore. Accanto a questa particolarità dell'industria veneta veramente preoccupante è la situazione della piccola e media industria. Recentemente l'onorevole De Gasperi ha visitato una mostra dell'artigianato di Udine ed ha potuto sentire, a contatto con gli artigiani, gli effetti della crisi acuta che attanaglia questa massa di nobili lavoratori che non hanno dinanzi a sé nessuna prospettiva o solo la prospettiva della miseria, malgrado una grande capacità che è il loro grande patrimonio.

Ebbene, signor Ministro, penso che questi fatti dolorosi siano più forti delle parole e delle speranze, delle parole di ottimismo, delle stesse cifre e delle stesse statistiche che sono state recentemente enunciate in documenti ufficiali, che vorrebbero fare intravedere uno sviluppo positivo, ottimistico dell'economia industriale del nostro Paese. Questi fatti nella coscienza dei lavoratori significano che siamo di mani ad una situazione grave e che purtroppo il Governo sta marciando su una strada che non permette una soluzione dei loro problemi. La situazione del Veneto rispecchia quella di tutta l'Italia. Un accenno chiarissimo di questa situazione è nell'interessantissima ed importante relazione dell'onorevole Guglielmino, dove egli riconosce che effettivamente nella seconda metà del 1949 sono affiorati in diversi settori dell'economia nazionale del nostro Paese

elementi seri di crisi. Questa constatazione, in una relazione fatta al Senato, è la risultante della osservazione di fatti che dal Paese vengono a me, fatti che dicono come effettivamente ci si trovi di fronte ad una situazione economica italiana che è arrivata ad un punto molto grave che preoccupa tutti gli ambienti che hanno un certo peso nell'economia nazionale, ambienti che sentono il disagio conseguente a tale gravità.

E la stessa Confindustria con le misure che ha preso o che propone ha sottolineato essa stessa il carattere di questa crisi quando ha indicato al Governo alcune strade da seguire per cercare di superare il punto morto, il punto di crisi in cui il settore dell'economia industriale è arrivato.

Voglio citare una definizione della nostra situazione economica del professore De Mattia, non comunista, non socialista, quindi non sospetto, il quale afferma, non su un giornale dei lavoratori, ma su «La Stampa» di Torino, che «con una disoccupazione che relativamente è tra le più alte del mondo, con un indice di produzione generale ed industriale istazionario, se non calante, con un saggio di sviluppo costruttivo distanziato sensibilmente dai maggiori Paesi, è naturale pensare che senza misure rapide e radicali il nostro Paese resta esposto, tenuto conto dell'aumento della popolazione, al pericolo di un'asfissia progressiva o a un decadimento senza precedenti del suo livello di vita». È una grave affermazione di uno studioso, di un economista, che ci porta in fondo a porre il problema di sostanza della situazione industriale del nostro Paese, il problema cioè dell'insufficienza della produzione e quello della ricerca delle cause di questa insufficienza. Qual è la natura dell'insufficienza della produzione industriale del nostro Paese? L'onorevole Guglielmino, nella sua notevole ed importante relazione, cerca di darci una risposta: egli infondo vede lo sviluppo della situazione nel settore industriale in relazione a quelle che sono alcune particolarità della economia industriale del mondo, dell'economia in generale del mondo; svalutazione monetaria, sviluppo di settori industriali distrutti o limitati nella loro capacità produttiva dagli eventi bellici. È in fondo quello che noi chiamiamo essere

1948-50 - CDLVIII SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1950

lo sviluppo ineguale, a salti, dell'economia capitalistica. Certo sono tutti aspetti che esistono nella situazione nazionale ed internazionale; sono questi, secondo la parte che io rappresento, gli aspetti concreti della crisi del sistema capitalistico nel nostro e negli altri Paesi capitalistici. Ma la democrazia italiana, fondata sul lavoro, evidentemente non può contenersi di una constatazione di questo genere: essa si pone per principio, in quanto è democrazia fondata sul lavoro, il compito di superare le caratteristiche di crisi della società capitalistica; essa deve porsi questo compito, senza di che non assolve alla sua funzione, di essere una democrazia fondata sul lavoro a difesa degli interessi del Paese e dei lavoratori. L'onorevole Ministro ha voluto dare una sua interpretazione, almeno un aspetto di interpretazione, di questa situazione di crisi, quando, nel suo discorso alla Camera, ha recentemente richiamato l'attenzione sulla grave situazione che si viene a creare nel settore industriale, in conseguenza della esaustiva e sistematica lotta sindacale. Non dico che questa sia la sola spiegazione che lei vuol dare della situazione di crisi del nostro Paese; ma il fatto che lei abbia voluto sottolineare questo particolare aspetto ci obbliga a darle una risposta e la risposta è ovvia ed evidente, è nella storia del movimento operaio, è nella storia di questi ultimi 60 o 70 anni, caratterizzati da grandi lotte operaie che hanno spinto l'economia capitalistica a passi superiori, che hanno aiutato a superare elementi di stasi e di crisi che altrimenti avrebbero trascinato nel gorgo la stessa economia capitalistica. D'altra parte, onorevole Ministro, questo argomento è stato già 22 o 23 anni fa usato dalle caste reazionarie italiane nel 1921 e 1922, quando volevano in qualche modo colpire il movimento operaio, quando volevano giustificare la reazione del fascismo. Le caste reazionarie ricordavano allora alle organizzazioni dei lavoratori che con gli scioperi, con le agitazioni esse spianavano la strada alla reazione, al fascismo. Noi sappiamo, noi che abbiamo vissuto questa storia, il significato di tutto questo. È un tentativo di nascondere un male che angoscia le economie industriali, è un tentativo di mascherare la reale situazione, è un tentativo di impedire

la ricerca giusta di quelle che sono le cause vere della crisi che travaglia l'economia del nostro Paese. Del resto, signor Ministro, io potrei portarle esempi numerosi di agitazioni, del perché di queste agitazioni, del perché di questi scioperi, ad esempio, di quello della Breda di Venezia, di cui si è discusso in Parlamento e che ha caratterizzato un aspetto importante della vita del nostro Paese. Ebbene, nella Breda, in sei mesi di lotta, sono stati i lavoratori che hanno difeso la causa del lavoro, gli interessi del Paese, li hanno difesi contro una direzione ignara, assente, li hanno difesi contro le lungaggini burocratiche che hanno impedito soluzioni concrete dei problemi della Breda. I lavoratori della Breda hanno difeso gli interessi del lavoro, gli interessi della Nazione anche contro il Governo nella misura in cui il Governo non ha tenuto fede ad alcune promesse che pure aveva fatto, nella misura in cui il Governo ha creato una situazione che del resto era nell'orientamento della sua politica, nella misura cioè che il Governo ha concorso a portare alla crisi profonda che travaglia in questo momento la Breda. La Breda è, secondo un collega egregio non di questa parte, già Ministro, un onore e vanto dell'industria cantieristica italiana, della tecnica italiana e sta morendo. Potrei portare, onorevole Ministro, la dimostrazione delle ragioni per cui gli operai in certi momenti dolorosi della vita nazionale decidono di usare l'arma dello sciopero, in senso politico, se vuole, per difendere non solo un loro diritto alla vita, ma il diritto ad essere cittadini liberi della Repubblica democratica italiana. È senza dubbio un argomento demagogico quello di utilizzare la rappresentazione delle perdite per agitazioni operaie come un tentativo di spiegazione della crisi che travaglia il nostro Paese come altri Paesi capitalistici in questo momento. Bisogna senza dubbio cercare di trovare la spiegazione in altre direzioni. L'onorevole Ministro, l'onorevole relatore, nella sua relazione, gli ambienti scientifici, economici ed industriali del nostro Paese, in quest'ultimo periodo hanno cercato queste cause. Si è discusso, si è polemizzato, si sono fatti dei convegni per cercare di approfondire le indagini, di capire quale è la causa di questa situazione. Da questo sforzo, dalla parte a noi avversa, dalla parte della Con-

1948-50 - CDLVIII SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1950

findustria, dal rappresentante più alto della Confindustria, il dottor Costa, è venuta fuori la storia degli alti costi di produzione intesi soprattutto come alti costi della mano d'opera, come alti costi rappresentati dalla fiscalità. Il dottor Costa ha affermato in articoli, in discorsi, che l'aumento della produzione richiede un aumento delle esportazioni e da questo ha dedotto che è necessario ridurre i costi delle industrie esportatrici attraverso una svalutazione monetaria che porterebbe ad una diminuzione del costo monetario di mano d'opera, ed ha richiesto una politica fiscale che riduca le imposte sulla produzione. Il dottor Costa chiede anche altre cose, ma fermiamoci a queste due richieste.

Pressione fiscale. Senza dubbio siamo noi i primi ad affermare che in Italia esiste una forte pressione fiscale, ma ai capitalisti, agli industriali, al dottor Costa noi possiamo facilmente rispondere che la politica fiscale dell'attuale Governo è conseguenza della sua politica generale. È evidente che quando si vuol fare una politica di reazione contro le masse lavoratrici, una politica che oggi si lega sul piano internazionale ad una politica di guerra che costa enormemente... (*Commenti dal centro, interruzione del senatore De Luca*). Sono anche disposto a parlare della Corea, se lei lo desidera, onorevole De Luca, noi non abbiamo nessuna ragione di nascondere la nostra posizione, particolarmente in questo momento.

Comunque, per quanto riguarda la politica fiscale, affermiamo in maniera decisa che essa è conseguente alla politica generale del Governo. E se il dottor Costa vuole che essa cambi, chieda al Governo che cambi anche la sua politica generale, che faccia sì che essa non comporti quel peso fiscale, che del resto non grava sulla grande industria e sul grande capitalismo, ma pesa, dolorosamente, sulle masse popolari.

Per quanto concerne il costo della mano d'opera innanzitutto c'è un'osservazione generale da fare, che cioè una politica ispirata ai criteri del dottor Costa, atta a favorire una maggiore esportazione, decurtando, sia pure in termini monetari — è la formula tecnica che usa il dottor Costa medesimo — i salari dei lavoratori, non è favorevole alla economia italiana. Infatti, riducendo i salari, portando a lavo-

rare i disoccupati sottocosto, si impoverisce maggiormente il mercato italiano, per cui l'industria italiana si creerebbe una base quanto mai aleatoria sul mercato internazionale, ma restringerebbe la propria base interna con conseguenze negative nei confronti del tenore di vita del lavoratore italiano.

CAPPA. Meglio che non far niente.

PELLEGRINI. Lei dovrebbe però dimostrarci come questo possa darci la possibilità di ridurre notevolmente la massa dei disoccupati esistente nel nostro Paese in questo momento, aiutando nello stesso tempo a superare la difficile situazione dei lavoratori manuali, tecnici ed intellettuali.

Ma vediamo la cosa da un punto di vista più tecnico. Il costo della mano d'opera in Italia è alto soprattutto se confrontato con il costo della mano d'opera negli altri Paesi? Io ho qui uno studio che riguarda l'industria cantieristica, fatto da alcuni ingegneri, De Antoni, Taranto, Fusini, i quali non sono certamente sovversivi e sono molto lontani da noi.

Ebbene, questi tecnici, computando la differenza di costo delle costruzioni navali tra i cantieri inglesi e quelli italiani in un 30 per cento, stabiliscono che di questo 30 per cento è dovuto l'1 per cento alle spese dirette, il 21 per cento ai materiali, l'8 per cento complessivamente alla mano d'opera e agli oneri per le spese generali. Ma quello che è interessante è che in questo 8 per cento — che sarebbe l'argomento a sostegno della tesi di coloro i quali affermano la tesi di un alto costo della mano d'opera italiana — sono state incluse le voci le più disparate quali l'alto costo dei materiali, che rientra nelle spese generali, paghe, che ammontano dal 25 al 33 per cento, della mano d'opera indiretta e che sono in gran parte da ascriversi a difettosa organizzazione e a mancato rimodernamento dei cantieri, carico fiscale. Con tutto questo si arriva all'8 per cento: evidentemente non è con questa dimostrazione che si può arrivare alla conclusione dell'alto costo della mano d'opera italiana nell'industria cantieristica.

Ma vediamo ora l'industria tessile. Negli Stati Uniti la paga oraria media dell'operaio tessile è stata nel 1949 di dollari 1,17 pari a lire 750. Paragoniamo questa paga alla paga

1948-50 - CDLVI^{II} SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1950

oraria del tessile, ad esempio, della provincia di Vicenza o della provincia di Treviso, oppure anche della provincia di Milano e ci accorgiamo facilmente come questo salario, questa paga oraria dell'operaio tessile americano è per lo meno cinque volte superiore alla paga media del tessile che lavora nell'industria italiana. Gli stessi rapporti, con qualche variante valgono per le paghe dei tessili inglesi.

Si potrebbe portare una serie di altri esempi e si arriverebbe a questa conclusione, che nessuno può smentire: i salari italiani, cioè il costo della mano d'opera italiana, sono molto inferiori a quelli degli altri Paesi. Da questo punto di vista è evidente che non c'è possibilità di equivoco: non si può addebitare il piuttosto alto costo della mano d'opera come elemento che incida sui prezzi delle cose, che sia causa dell'alto costo generale dei prodotti.

In un suo recente discorso, l'onorevole Pella ha affermato che la media degli aumenti dei salari nei confronti dell'anteguerra è all'incirca 52-56 volte. A parte che le medie e le statistiche in fondo dicono le cose più disparate e tutti quelli che hanno dimestichezza di statistiche e di cifre lo sanno, resta il fatto che, ad esempio, nell'industria tessile l'indice del prezzo del 1947 rispetto al 1938 era, per quanto concerne il cotone, di 97; per quanto riguarda la seta era di 60, per la lana era di 68 volte. Nello stesso periodo l'indice di aumento dei salari — e si tratta di salari nominali — era di 48 volte in raffronto al 1938. Si tratta, ripeto, di salari medi, di salari nominali, cioè non si tiene conto del lavoro effettivamente prestato, delle ore di lavoro veramente fatte, non si tiene conto della disoccupazione parziale, perché se si tenesse conto di tutti questi elementi si arriverebbe alla conclusione dolorosa, triste conclusione: che il salario medio del lavoratore italiano è molto, ma molto inferiore a quello che è l'indice di aumento dei prezzi nei confronti del 1938.

Per l'industria chimica, ad esempio, ho delle cifre interessanti rilevate da uno studio del sindacato chimico. Risulta che in questo settore il salario medio dei lavoratori è di circa lire 25 mila mensili. Se lo confrontiamo al profitto di questa impresa (si tratta della Montecatini), vediamo una differenza qualitativa-

mente enorme. Nella produzione di concimi azotati e anticrittogamici, nello spazio di un anno è stato ottenuto un profitto di 9 miliardi e 958 milioni di lire, mentre un lavoratore ha un salario medio di 25.000 lire mensili. Si può giustificare questa cifra? Qualcuno potrà venire fuori a dirci che queste sono cifre esagerate, ma in ogni caso la differenza rimane troppo grande, onorevoli colleghi! È così grande che non si può non vedere la sproporzione.

GUGLIELMONE, relatore. Ha detto introito o guadagno?

PELLEGRINI. Ho detto profitto: e ciò porta ad una media di 81.400 lire mensili per ogni lavoratore. Si tratta di cifre tratte da studi seri, fatti da un sindacato di lavoratori.

Ma vi è anche un altro aspetto, legato questo alla produttività del lavoro. Anche a questo proposito ho dati della Banca d'Italia, recenti. Considerando 100 la produttività del lavoro nel 1947, essa sale nel 1948 a 108, nel 1949 a 115. Ebbene, quando è avvenuto questo aumento della produttività del lavoro? È avvenuto nel 1947, 1948 e 1949 mentre gli impianti sono stati scarsamente utilizzati. Difatti (sempre da statistiche ufficiali), gli impianti del 1947 e 1948 del settore industriale sono stati utilizzati nella misura del 38,3 per cento; nel 1949 il grado di utilizzazione delle capacità produttive esistenti nelle industrie meccaniche è del 40-45 per cento. Alla Montecatini, l'utilizzazione degli impianti varia fra il 50 e il 66 per cento. Ebbene, la comparazione di queste cifre è eloquente. Abbiamo dei salari nominalmente bassi e realmente ancor più bassi; abbiamo un aumento della produttività del lavoro e per contro, infine, abbiamo una scarsa, assolutamente insufficiente ed inadeguata utilizzazione degli impianti.

Non lo faccio, ma potrei dare per i vari settori industriali le percentuali di utilizzazione degli impianti: probabilmente si vedrebbero cose interessanti. Ma questi dati sono molto significativi e dimostrano che i salari reali dei lavoratori italiani sono assai bassi. L'entità di tali salari è una accusa eloquente ed evidente contro coloro i quali affermano che una delle cause più importanti della crisi economica ed industriale italiana è da ricercarsi nell'alto costo della mano d'opera.

Se poi si osservano più a fondo le condizioni in cui si svolge l'attività produttiva si può fare un'altra constatazione che è un'accusa contro alcuni sistemi e alcuni metodi che ci si sforza di far penetrare nelle fabbriche. Mi riferisco a quei metodi che vanno sotto il nome di intensificazione dello sfruttamento del lavoro umano. Perchè è certo che questo aumento della produttività del lavoro in un momento in cui gli impianti sono utilizzati al di sotto della metà del potenziale, non può che corrispondere ad una intensificazione dello sfruttamento del lavoro dei nostri lavoratori.

Il sindacato dei chimici denuncia, ad esempio, che per ottenere condizioni favorevoli a ritmi di lavoro di supersfruttamento si comincia con allettare i lavoratori a mezzo di notevoli indennità extra contrattuali per i dismissionari volontari (fino a 500.000 lire), per arrivare a riduzione degli orari di lavoro, a cre straordinarie, assunzione a termine; ciò significa usare le condizioni per uno sfruttamento intensificato dei lavoratori.

E per far accettare queste misure si cerca di introdurre nelle fabbriche (anche a Venezia ne sappiamo qualche cosa), alla Breda, alla Montecatini, alle Leghe Leggere, quel sistema terroristico che i lavoratori hanno conosciuto durante il fascismo; si cerca di introdurlo per raggiungere gli stessi risultati di allora: depredare i lavoratori, aprire la strada a uno sfruttamento senza limiti. Il terrorismo, come arma di organizzazione del lavoro nell'interno della fabbrica, è un fatto molto grave perchè denuncia l'orientamento di alcuni settori del capitalismo italiano in questo momento, e nello stesso tempo stabilisce la responsabilità del Governo per la sua politica che incoraggia i gruppi più reazionari del capitalismo italiano e per il fatto che non applica nello spirito e nella lettera i principi della Costituzione della Repubblica italiana, in difesa del lavoro e dei lavoratori.

Sul problema dei costi anche il Convegno di Torino, riunito appositamente per discuterne in merito, nella relazione del professore Jannaccone e negli interventi di altri studiosi di economia, ha, contrariamente ai desideri della Confindustria, affermato che i costi di produzione non possono essere ridotti sul piano esclusivamente aziendale, come vorrebbe la

Confindustria. Lo sblocco dei licenziamenti, la riduzione dei salari, afferma il Convegno di Torino, è un problema che investe tutta la struttura economica del Paese e deve essere risolto in funzione degli interessi generali dell'economia italiana. Esiste indubbiamente un problema di riduzione dei costi, ma questo problema non si risolve con decurtazioni salariali, il problema dei costi è un problema di modernizzazione degli impianti, di piani di utilizzazione della capacità produttiva delle aziende e di capacità di acquisto del mercato interno; solo mettendoci su questa strada noi possiamo affrontare e risolvere il problema dei costi di produzione. Si è concordi nel riconoscere l'esistenza di una crisi dell'economia industriale, ed allora è necessario sottolineare un fatto strano, curioso in un periodo di crisi dell'economia del nostro Paese, cioè il fatto che in questo momento si assiste all'importazione massiccia di macchinari dagli Stati Uniti d'America e dall'Inghilterra. E quello che è grave è che non si tiene conto della necessità di attuare questa operazione con opportuna gradualità ed escludendo dall'importazione i tipi di macchine produttori in Italia. Mi sembra grave questo, anche perchè sulla base delle cifre si arriva a delle conclusioni che chiariscono, in modo esplicito, certi orientamenti della politica del nostro Governo, orientamenti che concorrono a favorire interessi che non sono gli interessi del Paese nel suo insieme né gli interessi delle masse lavoratrici, siano esse operaie o tecniche. La faccenda della importazione di macchine è tale che la si può definire un esempio clamoroso di cattiva politica, di incoscienza, di danneggiamento dell'economia nazionale, perchè non si può pensare, in questo momento, di importare in Italia per 254 miliardi di lire italiane di macchinario senza che ciò turbi profondamente tutto il settore dell'industria. Non si può pensare che questa sia una operazione utile alla economia nazionale. Nè è possibile concepire la utilizzazione del fondo E. R. P., che ci viene rappresentato come il toccasana dei mali dell'economia del nostro Paese, come il grande aiuto che l'America generosa dà all'Italia per risollevarsi dalla crisi e dal marasma in funzione di finanziatore per 180 miliardi dell'operazione di importazione in Italia di macchinari americani che, in parte notevole, potreb-

1948-50 - CDL^{VII} SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1950

bero essere prodotti dall'industria meccanica italiana. Di più, non si può aspettare il fatto che degli industriali italiani siano autorizzati a spendere, sul fondo sterline che l'Italia ha all'estero, per comperare macchinari da importare in Italia e — cosa gravissima e che non comprendiamo — da utilizzare nel settore della sterlina, cioè al di fuori delle nostre frontiere. Questa è una cosa molto grave, ed un chiaro significato di essa può esser dato da una statistica, che io credo vera ed obiettiva, da cui appare che al 31 marzo 1950 il Governo americano avrebbe già approvato delle domande per 189 milioni di dollari, che si suddividono in 14,1 per cento alla Fiat, in 11,6 per cento all'Edison; e, in generale, facendo il totale della partecipazione accordata ai grandi gruppi monopolistici, si arriva al 58,3 per cento sull'importo totale di 189 milioni di dollari concessi ad essi. È evidente che questo corrisponde in fondo — ed io vorrei che l'onorevole Ministro mi smentisse nella sua risposta — a un servizio che viene fatto ai grandi gruppi monopolistici italiani. È certo che questo non corrisponde alle esigenze dell'economia e agli interessi generali del nostro Paese.

Ho esaminato alcuni aspetti della crisi italiana. Ce n'è uno sul quale brevemente voglio soffermarmi, anche perchè dal mio punto di vista rappresenta la causa più grave dell'alto costo della produzione nel nostro Paese: il prezzo che il Paese paga ai monopoli. L'onorevole Guglielmone, nella sua interessantissima relazione, affermando l'esigenza di una politica di lotta contro il monopolio, ad un certo momento vuol definire il monopolio e lo definisce come un « coacervo di interessi, spesso cristallizzati e complementari, dei gruppi finanziari e degli stessi lavoratori ». Io, onorevole Guglielmone, non concordo con questa sua definizione, perchè i fatti sono là a smentirla, i fatti sono là a dimostrare l'esistenza di gruppi monopolistici nella vita economica del nostro Paese, che agiscono contro gli interessi generali del Paese e contro i settori della piccola, media e anche grande industria, contro la massa generale dei lavoratori, anche quella particolare massa che lavora in questi complessi monopolistici.

GUGLIELMONE, relatore. Non si è mai visto nel seno del coacervo prendere posizione da parte dei lavoratori.

PEILEGRINI. Potrei portarle l'esempio dei lavoratori della Montecatini. La conferenza di produzione di questo grande complesso, recentemente tenutasi, si è conclusa con l'affermazione della necessità di distruggere questo monopolio che colpisce rudemente l'economia del nostro Paese. A mio avviso non vi sono interessi di lavoratori legati al monopolio. Vi sono nella realtà dei gruppi finanziari che si impadroniscono di alcuni centri fondamentali della vita economica del nostro Paese ed una volta padroni di quei centri dettano legge di potica, violenta, alle volte sanguinosa. Questi gruppi finanziari, qualche volta, si identificano anche in quel che lei, onorevole Guglielmone, nega, nella persona fisica di un industriale. La funzione di alcuni uomini della finanza nel nostro Paese e negli altri Paesi ad economia capitalistica appare chiara nel ruolo che hanno nel determinare il corso non solo della vita economica, ma anche lo sviluppo della politica di quei Paesi. È la storia di questi anni e nessuna affermazione contraria può smentire la realtà dolorosa dell'influenza nefasta nella vita della società capitalistica dei potenti gruppi finanziari e dei loro rappresentanti.

In Italia noi abbiamo questi gruppi, li abbiamo nella forma della rappresentanza individuale, direi quasi fisica, e nella forma della rappresentanza sotto l'aspetto di gruppi finanziari. Non voglio far qui l'elenco di questi gruppi monopolistici, come non voglio parlare della Fiat, benchè indubbiamente il gruppo della Fiat in questo momento sia il più pericoloso dei gruppi monopolistici nel nostro Paese, perchè con una politica molto abile riesce ad avere una influenza decisiva non soltanto nel settore economico, ma anche nel settore della politica generale del nostro Paese. Voglio invece brevemente intrattenermi sulla Montecatini e dirò poi alcune parole sulle industrie idroelettriche.

La Montecatini ha il monopolio dei fertilizzanti ed oggi per difendere il suo profitto noi utilizza completamente i suoi impianti: l'utilizzazione di essi è infatti soltanto per il 70-80 per cento. È questo un esempio tipico e caratteristico del monopolio e di quello che noi chia-

1948-50 - CDL VIII SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1950

miamo il costo negativo sull'economia generale del Paese della presenza dei gruppi monopolistici. Avviene nel gruppo Montecatini una cosa semplice e nello stesso tempo molto grave, che cioè la Montecatini mantiene coscientemente al livello raggiunto la sua produzione, perchè quel livello corrisponde all'esigenza di difesa del suo profitto. Se si fosse utilizzata la piena capacità degli impianti nel 1949, se invece del 70-80 per cento si fosse prodotto per il 100 per cento, si sarebbe evidentemente avuto un aumento della produzione dei fertilizzanti, che si sarebbe riflesso in senso largamente positivo sul piano di tutta l'economia nazionale. Tenendo bassa la produttività degli impianti, al 70-80 per cento, la Montecatini non soltanto ha fatto perdere il corrispettivo di due milioni di giornate lavorative corrispondenti a due miliardi di lire (ed io sottopongo a lei, onorevole Togni, queste cifre che si possono benissimo contrapporre a quelle che lei ha voluto portare alla Camera per dimostrare il costo degli scioperi), la quale cifra rappresenta il costo immediato e diretto della esistenza di questo monopolio, ma ci ha fatto perdere ben di più. Infatti se noi consideriamo l'importanza che avrebbe avuto per l'economia nazionale la produzione di una massa di concimi fertilizzanti superiore da dare a prezzo possibile ai nostri contadini, comprendiamo con facile calcolo che nel corso di un anno ciò avrebbe significato un aumento del reddito nazionale di almeno 200 miliardi di lire.

GUGLIELMONE, relatore. Ma il mercato avrebbe assorbito?

PELLEGRINI. Senza dubbio, se non esistesse la politica economica del Governo democratico cristiano. È per questo che bisogna cambiare qualche cosa. Noi criticiamo la linea economica dell'attuale Governo nel campo dell'industria, nel senso che affermiamo la possibilità di poter battere un'altra strada per ottenere quei risultati che permettano l'utilizzazione al cento per cento degli impianti industriali del nostro Paese. È evidente che per ottenere quei risultati bisogna modificare molte cose, ma appunto noi chiediamo che si modifichi tutto quello che è necessario modificare, al fine di raggiungere quei risultati che corrispondono agli interessi vitali del Paese.

Questo è il costo del monopolio della Montecatini per l'economia nazionale: 250 miliardi, 2 milioni di giornate lavorative perdute per i lavoratori del nostro Paese, un Paese che ha, secondo le cifre dell'onorevole Ricci, 1.950.000 disoccupati e che certamente sono molti di più. E potrei portare un piccolo esempio veneto sulla influenza negativa del monopolio della Montecatini, piccolo esempio che potrebbe essere molto interessante, l'esempio dell'incidenza di questo monopolio sull'industria dell'alluminio, che è prevalentemente veneta, industria in profonda crisi; in un momento in cui, se esaminiamo le statistiche mondiali, vediamo come in tutto il mondo la produzione dell'alluminio aumenta in proporzione notevole, mentre in Italia questo non avviene. Al contrario di quanto avviene al di là delle nostre frontiere, l'industria dell'alluminio è piuttosto stagnante. Comunque, sono questi solamente alcuni aspetti della incidenza dei gruppi monopolistici nella vita economica del nostro Paese, sono aspetti concreti del costo del monopolio nell'economia del nostro Paese.

Altro esempio: quello dell'industria idroelettrica, che non voglio esaminare a fondo per quanto importante e fondamentale per la vita del nostro Paese. È certo, onorevoli colleghi, che, quando abbiamo una Edison che ha 90 miliardi di capitale, quando abbiamo la Sade che ne ha 14, quando 6 intraprese idroelettriche mettono insieme l'enorme cifra di 164 miliardi di capitale e sappiamo dalle relazioni dei Consigli di amministrazione, o attraverso le assemblee, come con questi 164 miliardi, che per una parte sono proprietà di alcuni grandi finanzieri (i padroni delle grandi società), si riesce a controllare in maniera assoluta centinaia e centinaia di altri miliardi, possiamo porci almeno questa domanda: quanto è l'influenza negativa dell'esistenza di questa situazione di monopolio nella crisi dell'industria idroelettrica del nostro Paese? Se facessimo un esame ci si accorgerebbe facilmente come l'incidenza negativa sia molto notevole.

L'onorevole Guglielmone nella sua relazione ed anche l'onorevole Togni nel suo discorso alla Camera hanno promesso una legge contro i monopoli. Non conosco le caratteristiche che avrà questa legge e non voglio quindi discu-

terne. Spero che questa legge sia una legge che colpisca veramente alla radice i gruppi di monopolio, ma ho qualche ragione di dubitarne. Etrevegli colleghi, perchè abbiamo dei grandi esempi nel mondo di una pretesa politica antimonopolistica che si riduce nel suo contrario, cioè in una situazione di fatto che è la situazione ideale per l'economia dei gruppi monopolistici. Potrei portare come esempio l'America, dove c'è una legge Sherman contro i monopoli, dove il signor Truman parla in molti suoi discorsi contro i monopoli, dove troviamo la quintessenza dei gruppi monopolistici dominanti non solo nella vita di questo grande Paese, ma che vogliono dominare nelle forme le più dure, le più spietate su scala internazionale nel mondo intero.

Alcuni aspetti della politica di questi giorni, della politica dolorosa e tragica di questi giorni, hanno la loro spiegazione in questa influenza negativa, nella stessa, tragica dei gruppi monopolistici americani che si rivolge permanentemente contro la libertà, contro la pace dei popoli, contro la possibilità di convivenza pacifica tra i popoli (*commenti dal centro*), gruppi monopolistici che si buttano con armi spietate contro la possibilità di ricostruire una vita migliore di quella che dolorosamente viviamo. (*Interruzioni e commenti dal centro*). La storia delle due grandi guerre, che dolorosamente tutti abbiamo vissuto, è la dimostrazione più chiara e più eloquente della nefasta influenza del monopolio sulla vita generale dei popoli.

Ed è evidente che abbiamo ragione di essere preoccupati del contenuto reale di una legge antimonopolistica quando questa legge viene studiata, elaborata e proposta da gruppi monopolistici, da un Governo il quale persegue una chiara, netta politica nel senso di affiancamento di quella che è la politica dell'imperialismo americano.

I monopoli bisogna combatterli fino a toglierli dalla nostra vita economica, fino a distruggere la loro malefica influenza politica. Attendiamo il progetto promesso dal Governo e dall'onorevole Togni, ma non ci facciamo alcuna illusione in merito; non ci facciamo alcuna illusione, e non voglio parlarne in modo specifico, anche perchè abbiamo in fondo un

esempio attuale: l'adesione pronta, immediata, del Governo italiano al piano Schumann.

Che cos'è questo piano Schumann, che voi potete rappresentarci come volette e come credete, se non un grande esempio, uno storico esempio, direi quasi, di orientamento politico economico di tipo monopolistico, quando in fondo questo piano Schumann si realizza nella costituzione di un aggregato economico che sarà saldamente nelle mani di quegli uomini e di quei gruppi finanziari, che sono stati uomini nefasti, gruppi nefasti della politica che ha portato alla seconda guerra mondiale?

Un'altra critica muoviamo al Governo a proposito del suo orientamento di politica economico-industriale, che lo ha portato al provvedimento di soppressione del F.I.M. È certo che noi non siamo animati da amorosi sensi nei confronti del F.I.M. Abbiamo fatto numerose, serie, profonde critiche al F.I.M. (*Interruzione del senatore Tommasini*).

Onorevole Tommasini, è certo che nella questione della Breda ci siamo battuti duramente contro il F.I.M. per la sua incapacità ad organizzare il risanamento di questa industria vitale per l'economia del Veneto. Noi non siamo amici del F.I.M., non siamo i difensori del malgoverno economico e finanziario attuato in questi anni dal F.I.M. Ma noi pensiamo tuttavia che sia un indice preoccupante quello che ha portato il Governo nell'attuale situazione a liquidare il F.I.M.; pensiamo che sia preoccupante come indice di politica economica del Governo, perchè non è stato liquidato nel senso di ricercare una strada per rendere questo organismo finanziario atto a risolvere i problemi di risanamento dell'economia italiana, ma nel senso invece di portare un colpo mortale al principio stesso dell'intervento del Governo nel processo di risanamento dell'economia industriale del nostro Paese.

Non è certamente con tutto ciò che è stato fatto e che è stato detto attorno alle industrie che il F.I.M. non aveva saputo ricostruire, che il F.I.M. non aveva saputo risanare, che noi possiamo trovare una giustificazione al provvedimento di soppressione del F.I.M. stesso. Ci sono delle cose estremamente interessanti, da questo punto di vista. Ad esempio, subito dopo il provvedimento di soppressione del F.I.M., la « Ducati » (intrapresa bolognese) è

1948-50 - CDLVIII SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1950

stata appetita da un gruppo finanziario monopolistico, perchè era un'industria sana e solida. Tale notizia è stata pubblicata da « L'Unità » e la informazione non è mai stata smentita, per quanto siano stati forniti anche nomi e cognomi. Evidentemente ho tutte le ragioni per pensare che questa informazione corrisponda alla verità obiettiva, e cioè che questa intrapresa è stata effettivamente appetita da un gruppo monopolistico italiano.

Ebbene, perchè allora creare questa situazione per cui si dà la possibilità di soddisfare alcuni interessi ed alcune convenienze dei gruppi finanziari di monopolio?

La Breda di Venezia, ad esempio, per giustificare il disinteresse del Governo, del F.I.M. e delle altre organizzazioni finanziarie a varie sigle (non le conosco neppur tutte), è stata definita intrapresa economicamente sbagliata, ammalata, che non poteva sussistere economicamente. Ebbene, tutti quelli che conoscono la Breda (mi appello al collega onorevole Tommasini) possono affermare che la Breda è una intrapresa solida, vitale e sana, che onora il nostro Paese, e onora il lavoro italiano e che può dare lavoro ai lavoratori e ai tecnici del nostro Paese. Necessita però, evidentemente, un altro orientamento politico.

TOMMASINI. La Breda non deve morire!

PELLEGRINI. Prendo atto di questa affermazione dell'onorevole Tommasini. Queste sono le osservazioni critiche che noi facciamo e muoviamo alla linea di politica economica del Governo in generale e del Ministero dell'industria in particolare. Noi, in una situazione di mercato depresso, di una depressione accentuata a causa di una politica economica che grava sui consumi, con accentuata pressione fiscale; in una situazione in cui si vede intensificato lo sfruttamento delle fabbriche e quindi si aggrava la condizione dei lavoratori occupati poichè si cercano le premesse per aumentare i disoccupati; in una situazione in cui si tende a smobilizzare i grandi complessi produttivi, del settore della meccanica e della siderurgia, per corrispondere alle richieste della Confindustria; in una situazione di questo genere noi non possiamo certamente essere concordi con la politica economica del Governo. Certamente noi non possiamo appoggiare questa politica, non possiamo approvare il bilancio del Mi-

stero dell'industria. Quanto è avvenuto nel corso del 1949 e nel 1º semestre del 1950 dimostra come i grandi gruppi, attraverso la politica di deflazione voluta dal Governo, si sono rafforzati, in quanto la loro potenza finanziaria ha fatto sì che essi non risentissero affatto della deflazione che rovinava i concorrenti più deboli, mentre viceversa l'economia del Paese è in una fase di profonda depressione, una fase in cui la produzione è largamente inferiore a quella corrispondente alla piena utilizzazione di tutti i fattori produttivi. La politica economica governativa è stato un fattore determinante di questa situazione; il Governo, secondo noi, non a caso ha preso come sua di via: libertà all'iniziativa privata, rifiuto di una politica produttivistica. Ma in un'economia come quella italiana, economia debole, le conseguenze di questo orientamento politico si vedono concretamente nei fatti.

Per tutte queste ragioni noi affermiamo la nostra impossibilità di approvare la politica economica del Governo italiano, affermiamo re cisamente la nostra volontà di votare contro il bilancio del Ministero dell'industria. Ma contemporaneamente noi richiamiamo l'attenzione del Governo, l'attenzione del Parlamento, l'attenzione del Paese, delle masse lavoratrici del Paese, sul fatto — fatto importante, fatto notevole nella vita nazionale italiana — della esistenza di una alternativa positiva a questa situazione di crisi che travaglia il Paese, che travaglia l'economia industriale. Questa alternativa è rappresentata dal piano della Confederazione generale italiana del lavoro. Si è molto irriso a questo piano; si sono fatte delle malignità, dei pettegolezzi, si è fatta della facile ironia. Ebbene, noi diciamo semplicemente questo: esiste una situazione di crisi profonda nel Paese, esistono milioni di disoccupati, esiste un immiserimento continuo e crescente delle masse lavoratrici del nostro Paese, del nostro popolo; ebbene, in questa situazione bisogna fare uno sforzo per uscire da questo stato di cose. La Confederazione italiana del lavoro, cioè la massima organizzazione sindacale, offre al Paese un piano, piano concreto, piano positivo. Se voi pensate che questo piano non è sufficiente, non è adeguato, contrapponete ad esso un vostro piano, onorevole Ministro, ma che sia un piano corrispondente alle esigenze

1948-50 - CDLVIII SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1950

del Paese, che distrugga la disoccupazione, che combatta veramente la miseria del popolo. Se voi non considerate la possibilità della realizzazione del piano della Confederazione del lavoro, contrapponete, ripeto, un altro piano, che sia tale da dare una prospettiva al popolo italiano. Ma noi sappiamo che questo piano voi non lo potete dare: la sola prospettiva che è aperta innanzi al popolo italiano è quella rappresentata dal «Piano del Lavoro» della Confederazione, e noi sappiamo che per realizzare questo piano dovremo batterci, dovremo combattere, qui nel Parlamento, dovremo batterci nel Paese, dovremo orientare le masse popolari a comprendere il piano e a creare le condizioni per la realizzazione del piano. Sappiamo che questo compito sarà un compito duro, ma noi lo condurremo a fondo con il senso del dovere di servire il Paese, di servire le masse lavoratrici. E comprendiamo di fare il nostro dovere in questo momento, votando contro il bilancio dell'industria che ci è presentato. (*Vivi applausi dalla sinistra, molte congratulazioni.*)

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Cappa. Ne ha facoltà.

CAPPA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, anche quest'anno il bilancio preventivo del Ministero dell'industria viene dinanzi alla nostra Assemblea con una pregevole relazione, quale è quella stesa dal collega Guglielmino, che ha trattato con particolare competenza i vari problemi del settore. La ripresa, rispetto al dopoguerra, dell'attività produttiva del Paese, risulta innegabile dai dati statistici, pur differenti gli uni dagli altri, dell'Ufficio Centrale di statistica e della Confederazione generale dell'industria. Gli uni e gli altri sono però concordi nello stabilire che dal 1947 al 1949 la produzione industriale italiana è aumentata del 12 per cento. Ma sull'indice quantitativo della ripresa, i dati della Confederazione generale dell'industria segnano una produzione nel 1949 di appena l'85 per cento, calcolando a 100 la produzione 1938. Anche se si vogliono accogliere gli indici più ottimistici dell'Ufficio centrale di statistica, è indubbio — ove si tenga conto dell'aumento della popolazione — che la produzione è impari al progresso che avremmo avuto la necessità di realizzare. Nel primo semestre del

1949 la produzione era in aumento perché l'andamento delle esportazioni fu particolarmente favorevole; invece nel secondo semestre dello scorso anno abbiamo subìta una depressione dovuta a varie cause, prima fra tutte la svalutazione della sterlina che ha messo le nostre esportazioni in una condizione difficile. Si è constatato un miglioramento nei mesi iniziali del 1950, dipeso soprattutto da due elementi: il primo, la ripresa edilizia favorita, io credo, soprattutto dagli esoneri tributari concessi alle nuove costruzioni; il secondo, dato dall'aumento della produzione del metano. Quindi, come giustamente rilevava testé il senatore Ricci, se i dati dell'Ufficio centrale di statistica segnano oggi una notevole maggiorazione della produzione, in confronto del 1938, l'aumento è rappresentato in particolar modo dalla produzione dell'energia elettrica e del metano, mentre è in diminuzione la produzione nelle industrie meccaniche e dei beni strumentali, interessante particolarmente una notevolissima parte delle maestranze operaie.

Osserverò, inoltre, essere del tutto naturale e logico, nell'andamento delle cose, che l'indice della produzione sia in continuo progresso. Se noi vogliamo calcolare esattamente il suo miglioramento nel settore industriale, in corrispondenza all'aumento della popolazione, dovremmo segnare un aumento dell'8 per cento dal 1938 al 1949. In tutti i popoli civili è normale l'accentuazione produttiva, in quanto il tono della vita migliora, nei popoli europei, come nei popoli americani, come in tutto il mondo più vicino alla civilizzazione. Malgrado il Paese abbia subito la devastazione di ricchezze provocata dalla guerra, molti italiani che prima andavano in bicicletta, oggi vanno col motorino.

Nel 1948 esistevano ancora dei settori industriali che lamentavano larghe distruzioni di guerra, ma nel 1949 la ricostruzione delle aziende è stata quasi ovunque completata. Questo rifacimento delle fabbriche distrutte o danneggiate influisce naturalmente sull'aumento della produzione. Ecco perchè — se non ci fossero stati dei fattori negativi quali il maggior carico fiscale, la cattiva od invecchiata attrezzatura di molte aziende ed infine il costantemente diminuito rendimento della mano d'ope-

1948-50 - CDL VIII SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1950

ra legato alla sua sovrabbondanza — noi ben potremmo oggi compiacerci di un ben maggiore aumento della produzione industriale italiana. Parlano schietto io credo che, ove siano esattamente considerati e valutati, sotto tutti gli aspetti, i dati della nostra produzione economica non possano essere appresi con molta soddisfazione. Dobbiamo anzi guardare con preoccupazione alla situazione cui andammo incontro, soprattutto in quanto vi sono dei settori che mentre nell'immediato dopoguerra hanno potuto sviluppare la loro attività colle esportazioni, oggi incontrano gravissime difficoltà sui mercati esteri per gli alti costi della nostra produzione nei confronti dell'attrezzatissima produzione americana ed inglese, di quella restaurata della Francia e della rapida ripresa della produzione tedesca cui seguirà probabilmente quella giapponese che lavorano a costi assai più bassi dei nostri. Non ci è pertanto consentito di guardare all'avvenire con senso di sicurezza. Appare perciò maggiore la responsabilità di coloro che nei sindacati guidano le masse operaie e che in tale qualità possono influire favorevolmente o sfavorevolmente sullo sviluppo industriale del Paese. Essi debbono meditare che in una nazione di economia povera è impossibile che le classi lavoratrici possano sperare un miglioramento delle condizioni di vita quali tutti, certo, tutti in quest'Aula vorremmo ad esse assicurato.

Il ribasso all'ingrosso dei prodotti agricoli, notevolissimo in questi ultimi mesi, non ha ancora influito positivamente sulla diminuzione del costo della vita e quindi non può esercitare influenze per il ribasso del costo della produzione industriale.

Il problema più assillante — sul quale ciascuno ritorna in quasi tutte le occasioni — è quello del risanamento della economia produttiva. Finora, checchè ne dicono i colleghi dell'Estrema, noi abbiamo superate le difficoltà del dopoguerra con gli aiuti americani. Questi aiuti, che nello scorso anno sono stati di circa 400 miliardi di lire, ci hanno consentito di sanare il *deficit* della nostra bilancia economica. Senza questa possibilità avremmo visto di nuovo in pericolo la lira, la stabilità finanziaria, le condizioni di esistenza della stessa

classe lavoratrice per una diminuita capacità di acquisto dei salari.

L'Italia è assillata da alcune malattie croniche: l'esuberanza della mano d'opera, la scarsità delle materie prime, la difficoltà di emigrazione, l'insufficienza di capitali. Su questo terreno il perdurare di una economia in squilibrio avrebbe ripercussioni gravissime sulla vita sociale e politica, anche tenuto conto dell'instabilità della opinione pubblica italiana. Pertanto io ritengo che non possa ulteriormente essere prorogato il risanamento del nostro apparato produttivo e che tutti i problemi che si affacciano in questo campo debbano essere una buona volta affrontati e risolti, anche, ove occorra, con il coraggio sereno del chirurgo, perché non possiamo continuare a vivere alla giornata con dei palliativi, illudendoci che essi risanino il male ormai cronico.

Per la verità in due direzioni la politica finanziaria del Governo ha avuto un innegabile successo, nella direzione cioè fissata dall'attuale Capo dello Stato, quando assunse il Ministero del bilancio. Egli ha arrestato, possiamo dire, sull'orlo del precipizio, la svalutazione della moneta salvando ed evitando l'ulteriore sacrificio della gente minuta, dei piccoli risparmiatori. Questa politica, sia pure con i temperamenti che la situazione oggi può consentire, va pertanto salvaguardata nello stesso interesse della giustizia sociale, con il concorso però di una onesta e corretta amministrazione che non continui ancora a rendere vieppiù gravoso con il suo costo e la sua lentezza il proprio peso sui contribuenti e sui produttori.

Su questo punto, apprendo una parentesi, dovrei esprimere qualche preoccupazione per le notizie che sono state diffuse in queste ultime settimane, e cioè che il Governo sarebbe disposto a concedere ad una categoria particolare di funzionari dello Stato, cioè ai magistrati, una riforma radicale del trattamento di stipendio. In verità io mi augurerei che un simile favore potesse essere, sia pure in minor proporzione, esteso a tutti i dipendenti dello Stato. Ma ritengo assolutamente inderogabile che il Governo tenga conto delle possibilità della nostra finanza e abbia presente

1948-50 - CDLVIII SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1950

quanto sarebbe oggi pericoloso aderire a delle concessioni così rilevanti. Trattasi di una categoria speciale cui desideriamo dare coll'autonomia morale l'indipendenza economica. Ma io temo che quando avessimo consentito degli aumenti di tale rilevanza, difficilmente potremmo resistere alla pressione di tutte le altre categorie. Nella recente discussione della legge sulle pensioni di guerra, l'assalto all'erario nei due rami del Parlamento non è stato solo mosso dall'estrema sinistra, ma anche da altri settori delle Camere, in gara di semplicistico solidarismo sociale, ma astraendo dalle condizioni reali della nostra possibilità finanziaria. Molti sembrano ignorare che il *deficit* dell'attuale consuntivo supera di molto quello preventivato. Continuando su questa strada, seminata in ogni occasione di concessioni demagogiche od elettorali, dove andremo a finire?

Io depreco che si rinnovi il rischio della svalutazione della moneta con tutte le conseguenze di miseria e di agitazioni che abbiamo in passato lamentato e che oggi si presenterebbero anche maggiori, perché sarebbe completa la distruzione dei ceti medi di pari passo con l'abbassamento reale dei salari.

Del resto riconosco che la politica finanziaria del Governo quale fu sviluppata dal 1947 è stata abbastanza coerente e devo augurarmi che sia tenacemente perseguita dall'attuale Ministro. (*Approvazioni*).

Devo invece rilevare che la politica economica seguita da tutti i Ministeri di composti colori, che si sono succeduti dalla liberazione ad oggi fu quasi constantemente dominata da incertezza di indirizzo e di procedimento. In un primo tempo si poteva anche giustificare questa incertezza della azione governativa, sia per le complesse difficoltà da affrontare nello immediato dopoguerra, sia per la «composita composizione» stessa dei gabinetti. Ma ciò non è giustificato da quando una revisione ed una precisazione di direttiva organica si sarebbe potuta operare profitando della costituzione di una solida maggioranza parlamentare che appoggia il Governo, quale è uscita dalle elezioni del 18 aprile 1948.

Lo Stato non mostra di avere un programma ben definito: talvolta liberista; molte volte, il più delle volte, interventista. Desideroso

dei necessari investimenti stranieri, di cui tutti sentiamo la necessità, spesso invece li spaventa con minacce di nazionalizzazione. Si riconosce la necessità di ridurre le spese costosissime dell'ingranaggio statale e parastatale, poi ogni giorno sono moltiplicate le iniziative e gli enti che vivono con il concorso dell'erario. Non esiste una politica unitaria, coerente che consenta agli operatori economici di agire su un terreno di stabilità quale essi demandano.

Esaminerò, onorevoli colleghi, il più rapidamente possibile, alcuni dei problemi di maggiore attualità; quelli del F.I.M., del «Piano Schumann», dell'I.R.I., ed infine quelli dell'energia elettrica e delle ricerche petrolifere.

Il problema delle industrie meccaniche sovvenzionate dal F. I. M. è relativamente modesto in confronto a quello, in cui si inserisce, di tutta l'industria meccanica. Si tratta di 20 o 30 mila lavoratori di fronte a 600-700 mila, quanti sono i dipendenti dalle aziende meccaniche del nostro Paese. Le grandi aziende dalle quali è derivata la crisi del F.I.M., sono sopravvissute, finora, soprattutto per le ordinazioni statali, specie delle Ferrovie dello Stato. L'amministrazione ferroviaria ha, ormai, riinnovato la maggior parte del materiale danneggiato o distrutto nella guerra. I parchi di macchine e carri sono ricostruiti. I progettati nuovi finanziamenti per 300 miliardi, di cui si parla ed altre spese ferroviarie quando fossero decisi, andrebbero destinati alla elettrificazione di varie grandi linee. Dato che realmente questo programma potesse impostarsi, le ordinazioni alle aziende meccaniche resterebbero assai limitate.

Ritengo che se le Ferrovie dello Stato avessero provveduto alla elettrificazione delle grandi linee, che appena ora è progettata, ciò avrebbe costituito un investimento utile. Si è invece fatta una quantità di spese, che devono ancora, per gran parte, essere pagate (si parla di oltre 100 miliardi di debiti), per ricostruire delle linee passive, tipica, per esempio, quella Firenze-Marradi, che raggiungono paesi dove tutti oggi preferiscono arrivare con l'autopullman. Aggiungerò, che le colossali spese per la costruzione delle lussuose nuove stazioni di Orte e di Roma risponderanno ad una finalità

di « prestigio », ma sono un pessimo affare dal punto di vista economico.

Altra osservazione non posso tacere: mentre la « Breda », che ha tradizione di maestranze specializzate, se pur nello immediato dopoguerra vi siano state immessi anche operai al tutto improvvisati, manca di ordinazioni ferroviarie ed è costretta a licenziare della mano d'opera, la « Fin-mecanica » sta costruendo a Pomigliano d'Arco un nuovo grandioso stabilimento che inserirebbe così nelle maestranze della categoria circa tremila persone, improvvisandone la loro specializzazione! Così alla « Breda » si liquidano, dolorosamente quanto costosamente, larghe percentuali di lavoratori e contemporaneamente si crea un altro problema analogo con il nuovo impianto di uno stabilimento similare, pur ben sapendo che le Ferrovie hanno pressochè esaurito la loro ricostruzione! Questo, onorevoli colleghi e signor Ministro, è un episodio a mio parere tipico della mancanza di un indirizzo organico di politica economica della produzione; e costituisce una delle temute false risoluzioni del problema del Mezzogiorno, le quali, per ragioni elettorali e personali, qualche volta prevalgono sulle soluzioni che migliorerebbero realmente l'economia delle zone depresse.

Intanto succede anche che alcune aziende dissetate, come la « Breda », le « Reggiane », continuano a consumare i dollari dell'E.R.P. che dovrebbero andare al rimodernamento delle imprese vitali, aumentando anche in questo modo i loro debiti verso lo Stato. Con questi fondi esse ricostituiscono, con i sistemi dei nostri nomi, impianti evidentemente inutili di fronte al piano di concentrazione e di risanamento siderurgico della « Finsider », che il Senato ha testé approvato e che è in corso di esecuzione.

Con i procedimenti che lamento si continuano a creare delle reti di interessi locali che poi riescono a muovere deputati e senatori di tutti i partiti ed organizzazioni sindacali rosse e bianche, per reclamare commesse dallo Stato, che deve comunque sempre provvedere con privilegi doganali e sovvenzioni dell'Erario.

Quanto sta accadendo di fronte al disegno di legge che dovrebbe liquidare il F.I.M. è un caratteristico caso della generale confusione delle idee. La polemica che ne è nata ha poi

(secondo quanto solitamente accade nel nostro benedetto Paese) trascinato un problema assolutamente tecnico ed economico sul terreno politico. La confusione delle lingue del resto è nella stessa maggioranza, in seno al maggior gruppo parlamentare, cui ho l'onore di appartenere.

Desidero dichiarare che il provvedimento del Ministro La Malfa a me appariva e appare del tutto necessario. Se mai un appunto gli si può muovere, è quello di arrivare tardi a dire « basta » all'assorbimento di diecine e diecine di miliardi del contribuente italiano da parte di industrie passive, pleriori e disorganizzate, a vantaggio di poche maestranze privilegiate. In poco più di due anni il F.I.M. ha distribuito finanziamenti per oltre 67 miliardi, dei quali appena poco più di 22 gli sono stati rimborsati. Tale rimborso è stato effettuato solo dalla « Fiat » e dall'*« I.R.I. »*, che erano ricorsi a quei prestiti per loro comodità momentanea. Non è possibile dimenticare, quando taluni reclamano che bisogna continuare a tenere in vita il F.I.M., che tra le maggiori elargizioni non rimborsate è che non si vede come potranno essere mai più recuperate, vi è quella del gruppo « Breda » per ben 22 miliardi; quella all'ex gruppo « Caproni » per 14 miliardi; quello alla « Ducati » per 4 miliardi; quello alla « Franco-Tosi » per un miliardo e mezzo. Cifre, penso, di una discreta eloquenza.

Coloro che si sono opposti e che si oppongono, in Parlamento, nei comizi, sui giornali, anche attraverso eccezioni procedurali a che questa liquidazione avvenga, devono però assumere chiaramente la responsabilità che si continui in questo andazzo per cui la collettività, rappresentata dallo Stato, dovrebbe mantenere, senza alcuna fondata speranza della possibilità di risanarle, alcune imprese, per favorire due o tre diecine di migliaia di maestranze, nonché parecchi costosi dirigenti che difendono col posto dei grossissimi stipendi, di fronte a milioni di altri lavoratori ed a molte centinaia di migliaia di disoccupati.

Il disegno di legge governativo era abbastanza chiaro e preciso. Esso diceva: « il fondo per il risanamento dell'industria meccanica istituito con il decreto legislativo 8 settembre 1947, è posto in liquidazione; per tale liquida-

1948-50 - CDLVIII SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1950

zione si incarica l'A.R.A.R., assegnandole ancora 10 miliardi ». L'ostilità contro la designazione di questo liquidatore non si limita, io penso, ad una generica ostilità all'A.R.A.R., che appare, per la verità, un organismo abbastanza qualificato a svolgere questa funzione. Ma evidentemente l'opposizione punta contro il suo presidente, noto avversario delle aziende pompatrici di pubblico danaro e soprattutto mira a che la liquidazione non avvenga.

Anche da alcuni dei miei amici si cede alle lusinghe di una politica di maggiore impiego, senza considerare che i miliardi dati al finanziamento di aziende antieconomiche dovrebbero fatalmente essere negati, o dati in meno, ad aziende produttrici, che certamente procurerebbero occupazione ad una assai maggiore quantità di lavoratori.

Certo i 10 miliardi da assegnarsi alla liquidazione, non basteranno nemmeno a questa bisogna; alla fine del prossimo agosto saranno esauriti nel pagamento di salari e di stipendi arretrati e di scorte acquistate e pressoché esaurite. Intanto la Commissione dell'industria della Camera dei deputati, ha soppresso la disposizione che affidava la liquidazione all'A.R.A.R., per cui dovrebbe essere il F.I.M. a liquidare se stesso. Si domanda anche che i dieci miliardi siano portati alla cifra di venti miliardi... tanto per cominciare; e così continuare su questo andazzo. Ma io penso che il Governo abbia il dovere, anche se dovesse contrastare con qualche elemento della sua maggioranza, di prendere il coraggio a due mani e di guidare il Parlamento e il Paese per la strada del buon senso e della onestà economica.

Sul piano Schumann, non sono del parere dell'oratore che mi ha preceduto. Io ritengo che il Governo abbia seguito una linea da approssimarsi totalmente di fronte all'invito della Francia di aderire alla iniziativa per la costituzione di un accordo atto a regolare la produzione siderurgica dell'acciaio e del carbone.

Quando il Senato, pochi giorni or sono, ha discusso il provvedimento per i nuovi impianti, cioè per l'ammodernamento dell'industria siderurgica d'Italia, io, con qualche riserva e con la raccomandazione che non si predispongano produzioni che oltrepassino le nostre necessità, ho appoggiato il disegno di legge

governativo, in quanto ritengo che sia opportuno che l'Italia abbia una determinata produzione di acciaio, sufficiente al suo consumo interno e al fabbisogno delle sue industrie meccaniche, in modo che queste ultime non debbano pretestare l'alto costo della loro lavorazione coll'alto prezzo dei materiali siderurgici. Pure i cantieri navali dovrebbero così ridurre i costi delle costruzioni, sulle quali grava per la maggior parte il materiale siderurgico. Il piano Schumann ci darà, insomma, la possibilità di produrre a costi ravvicinati a quelli dei paesi più progrediti in questo settore.

Bisogna però che i nostri negoziatori a Parigi ci assicurino le forniture della materia prima necessaria: ferro, carbone e i rottami ai prezzi di costo dei paesi produttori. Evidentemente è indispensabile, oltre al riammodernamento dei nostri impianti siderurgici, che è in atto, il raffinamento e il perfezionamento dell'organizzazione e dell'economia del lavoro per la riduzione delle spese generali e il maggior rendimento della mano d'opera. È da sperare inoltre che il regolamento generale (almeno per l'Europa associata) della produzione, ci risparmierà la ripercussione di quelle forme di *dumping* che in passato hanno spesso messo in difficoltà le nostre industrie.

Ecco perchè non riesco a comprendere l'opposizione dei colleghi dell'Estrema Sinistra al piano Schumann, destinato ad assicurare all'industria metallurgica italiana le materie prime ai costi di produzione e d'conseguenza alle industrie meccaniche la possibilità di reggere la concorrenza straniera dando lavoro alle loro maestranze. Dubito che l'opposizione derivi da motivi esclusivamente politici. Del resto fu per queste ragioni che i socialisti furono già ostili al piano Marshall; ma senza il piano Marshall non so in che condizioni si troverebbero le classi lavoratrici italiane e con quali riserve il nostro popolo si sarebbe nutrito e avrebbe lavorato negli anni trascorsi. (*Interruzioni dalla sinistra*).

Certo che, in tutto il piano dell'acciaio la partecipazione dell'Italia è contemplata in modo ridottissimo nei confronti di potenti della siderurgia, quali la Francia, la Germania, il Belgio che vi hanno aderito e l'Inghilterra che sta ancora alla finestra.

1948-50 - CDLVIII SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1950

Se l'Inghilterra aderirà al piano, la solidarietà politica europea troverà rafforzamento in un settore principale.

Il problema dell'Istituto ricostruzione industriale (I.R.I.) resta gravissimo sul tappeto. Alla non facile soluzione è stata cambiata la persona incaricata. Bisogna riconoscere la competenza, la onestà, la buona volontà dell'ex Presidente, l'avvocato Marchesano e del suo successore, l'ingegner Bonomi. Ma la difficoltà veramente impone, è nelle cose. Non ripeterò quanto ho detto sull'argomento un anno fa nel mio intervento su questo stesso bilancio. Sull'Istituto grava soprattutto il peso del settore siderurgico-mecanico e più particolarmente di quello cantieristico-navale. Nello scorso anno i dirigenti dell'I.R.I. hanno cercato di predisporre i programmi di razionalizzazione e di sviluppo, sempre nella loro discussa convinzione che sia necessario consolidare l'intervento nei vari settori, anziché cercare di smobilizzarlo. Il totale fabbisogno finanziario delle aziende industriali e bancarie con partecipazione I.R.I. di maggioranza è stato nel 1949 di 85 miliardi. Gli aumenti di capitale sottoscritto dall'I.R.I. nelle aziende in cui l'Istituto partecipa in minoranza sono stati di 100 milioni di lire. Detto fabbisogno si è presentato distribuito come appresso: aziende idroelettriche, miliardi 16,8; telefoniche, miliardi 3; di navigazione, miliardi 28,2; siderurgiche, miliardi 9,4; meccaniche, miliardi 22; bancarie, miliardi 4,8; varie, miliardi 1,3; totale del 1949: 85 miliardi di lire. Nell'anno precedente il fabbisogno era stato di 91 miliardi di cui oltre la metà era andato a finire nelle aziende meccaniche (46 miliardi) che nel 1949 hanno invece assorbito 22 miliardi; mentre 28 miliardi sono andati nel 1949 nelle aziende di navigazione (Finmare) che nel 1948 avevano avuto finanziamenti per 18 miliardi. Alla copertura del complessivo fabbisogno finanziario, di cui una parte è stata attribuita agli aumenti di capitale delle aziende industriali, l'Istituto ha potuto provvedere ricorrendo alla emissione di obbligazioni assistite dalla garanzia dello Stato e con qualche parziale limitato smobilizzo per 3 miliardi e 800 milioni.

Le pesanti passività dichiarate dall'I.R.I. salgono oggi a 185 miliardi, composte per ben

105 miliardi di debiti diversi a breve ed a lunga scadenza ed obbligazioni; di un fondo di dotazione statale di 60 miliardi; di 15 miliardi di anticipazioni del tesoro e di 5 miliardi a calcolo per oscillazioni titoli e svalutazioni.

Per la situazione aggravatasi nel corrente esercizio, il complesso delle aziende richiederà nel 1950 la copertura di un fabbisogno finanziario e un intervento dell'I.R.I. di un ordine di grandezza non certo inferiore a quello del biennio precedente.

Se le mie informazioni sono, come ho ragione di ritenere, esatte, l'I.R.I. prevederebbe per il gruppo delle sue aziende un fabbisogno da parte dello Stato di 128 miliardi, di cui 37 miliardi per il settore elettrico, 9 per quello telefonico, 25 per l'armatoriale, 33 per il siderurgico, 20 per il meccanico, 4 per vari. Come si rileva, 53 miliardi andrebbero al settore siderurgico meccanico, che ha pesato e minaccia ancora di pesare gravemente sull'Istituto e, di riflesso, sull'economia nazionale. Del complessivo importo una quota massima di 30 miliardi potrà essere coperta con auto-finanziamenti, specialmente nel settore elettrico e telefonico; ma fin d'ora può prevedersi che, se lo Stato dovesse continuare ad assumersi il gravame di queste aziende, (e c'è chi vorrebbe allargare l'intervento dello Stato industriale in altre aziende malate!) sarà obbligato ad intervenire con un altro fondo di dotazione in aggiunta a quello attuale di 60 miliardi e con la concessione della sua garanzia ad una nuova emissione di obbligazioni I.R.I.-mare. Infatti l'Istituto è oggi gravato da debiti fluttuanti di ben 42 miliardi di cui parte notevole dovrà essere rimborsata entro i prossimi mesi.

Domandare al Ministro Togni il suo pensiero, domandare al ministro La Malfa il di lui giudizio in proposito ed infine attendere dal Ministro del tesoro la sua decisione, non mi sembrano domande indiscrete.

UBERTI. Lei si limita a fare domande, ma proposte niente.

CAPPA. Non sono mica il Ministro io. (*ilarità*).

L'onorevole relatore, nella sua elogiata relazione ha dato all'energia elettrica, probabilmente non a caso, il primo posto nella rassegna dell'attività produttiva dei vari settori. Infatti

è vitale per il Paese poter disporre della energia elettrica di cui ha bisogno. Dalla buona soluzione di questo problema dipende la realizzazione di altri postulati economici e sociali come, ad esempio, il progredire dell'industrializzazione del Paese, sulla cui necessità lo stesso relatore ha insistito nella prima parte della sua relazione. Sull'sviluppo della produzione di energia elettrica l'onorevole Guglielmo ha portato cifre significative le quali, anche se prese nella scheletrica espressione dei numeri, non possono non soddisfarci. Si constata infatti che il potenziale elettrico, nei riguardi degli impianti idroelettrici, è cresciuto di circa il 10 per cento nell'ultimo anno. Non sfugge però la necessità di assicurare che tale ritmo di incremento nelle nuove costruzioni non abbia ad arrestarsi affinché la disponibilità effettiva di maggiore energia possa sempre seguire la richiesta — il che purtroppo oggi non avviene — evitando così ulteriori crisi di produzione di energia, che tanto danno infligono al normale andamento delle aziende.

È perciò che il Governo dovrebbe interessarsi senza tregua del problema, adottando provvedimenti che valgano ad assicurare nella misura sufficiente le nuove costruzioni, la cui urgenza è da tutti riconosciuta. In più occasioni anche recenti il Governo ha dichiarato non essere nelle sue intenzioni prendere iniziative di nazionalizzazione delle aziende elettriche. Di recente, però, il Ministro dei lavori pubblici alla Camera ha detto che per ora non ha in mente di statizzare le aziende elettriche. Vien fatto però di domandarsi quel che potrà fare in futuro. Il problema è problema di finanziamenti. Il programma che dovrebbe realizzarsi richiede un investimento di 1.000 milioni in pochi anni!

Come risponderà il mercato, e cioè i risparmiatori, a queste ingenti richieste di denaro, come suol dirsi, fresco? Se dobbiamo giudicare dai sintomi, vi è ragione di essere molto pessimisti. Nella discussione che ieri ha avuto luogo al Senato non mi sembra che gli oratori intervenuti dall'estrema sinistra all'estrema destra abbiano incoraggiato i risparmiatori al finanziamento delle costruzioni elettriche. È naturale che i risparmiatori vogliano un po' vedere dove e come viene collocato il loro de-

naro. Il dubbio che i propri risparmi vadano in imprese che possano da un momento all'altro essere nazionalizzate dallo Stato con il pagamento di un corrispettivo molto problematico e certo ridotto non è allettante. La gente preferirà acquistare dei buoni del tesoro che rendono il 5 e mezzo per cento e anche con l'alea di cavare l'estrazione di un bel premio. Quando non si tenga il danaro nella calza.

Se il Governo, come non dubito, tende veramente a dare un potente avviamento, anche in questo campo, alla ripresa dell'attività del Paese, deve porre un po' di attenzione a quanto avviene nelle borse valori. Titoli di prim'ordine e di valore intrinseco indiscutibile, sono scesi a quotazioni inferiori al valore nominale. Ciò contribuisce a crescere la diffidenza verso investimenti, che pure sono necessari all'economia nazionale ed assicurano occupazione alle classi lavoratrici. Ecco perchè ritengo che il Governo debba volgere particolare attenzione all'andamento finanziario del Paese anche nel settore industriale-borsistico ed al diffuso stato d'animo da cui questo naturalmente è circondato.

L'insistenza del Governo nel mantenimento della nominatività azionaria, la quale non serve affatto agli scopi fiscali per cui è mantenuta — i quali esigerebbero la estensione dell'eguale trattamento alle obbligazioni ed ai titoli di Stato — allontana il risparmio dagli investimenti industriali, che comportano un rischio. Tornerebbe utile dare prontamente la sensazione precisa che il Governo intende realmente incoraggiare questa forma di iniziativa e di attività, cominciando coll'abolire la nominatività.

Anche sulle ricerche petrolifere dirò la mia impressione. Nel settore delle ricerche e dello sfruttamento dei giacimenti petroliferi, la difesa della pubblica amministrazione si è rilevata e si sta manifestando in modo caratteristico.

Nell'aprile 1946 l'allora Ministro dell'industria e commercio, onorevole Gronchi, di fronte alle richieste dello Standard-Oil Company per l'esclusività delle ricerche nella Valle Padana si dichiarava favorevole ad accordare e promuovere tutte le agevolazioni possibili assegu-

rando che lo Stato avrebbe limitato il suo intervento a poche zone assegnate all'A.G.I.P. Ma nulla venne concretato. Badate che io non prendo posizione né per gli uni né per gli altri dei pretendenti, né per la statizzazione né per la libertà degli sfruttamenti. Mi limiterò alla cronaca di quello che è avvenuto e di quello che sta avvenendo. Non sono però del parere del collega Ricci che ha interloquito sull'argomento dicendo che è meglio per ora non utilizzare il metano perché usandolo ridurremo il consumo del carbone e di conseguenza il lavoro dei porti e i trasporti ferroviari. Questo ragionamento non riesco a comprenderlo; comunque non vi aderisco.

RICCI FEDERICO. Ma lei non ha capito bene, perchè io non ho detto quel che lei riferisce.

CAPPA. Anche altri colleghi hanno, se mai, capito male; può darsi che sia lei che si sia espresso male.

RICCI FEDERICO. Hanno capito male anche essi.

CAPPA. Un anno dopo, nel febbraio 1947, il nuovo Ministro, questa volta un socialista fusionista, Morandi, conferma però la necessità di considerare favorevolmente le domande della « Standard-Oil » e della « Schell » per la Valle Padana. Niente di fatto neppure con lui. Gli assaggi fortunati dell'A.G.I.P. alimentano altri appetiti. Nel novembre del 1947, il nuovo Ministro dell'industria, onorevole Lombardo, questa volta un socialista autonomista, decide di sottoporre l'intero argomento allo studio del « Consiglio superiore delle miniere », il quale, naturalmente, nomina a sua volta un Comitato di esperti con il compito di esaminare le domande e di proporre soluzioni precise al complesso problema delle ricerche e della coltivazione dei giacimenti petroliferi. Passa altro tempo e finalmente nel maggio dell'anno successivo, nel 1948, il Comitato degli esperti presenta la sua brava relazione, in cui propone la ripartizione della Valle Padana in poche vaste concessioni e indica anche i criteri generali atti a riformare, a suo parere, le nuove disposizioni con le quali integrare la legge mineraria del 1927. Il Consiglio superiore delle miniere concorda con questa conclusione del suo Comitato e formula

un progetto di legge. Il pubblico poteva allora dire: perbacco, ci siamo, perchè ora il disegno di legge andrà finalmente al Consiglio dei Ministri e passerà. Il 23 ottobre dello stesso anno 1948, il Ministro dichiara al Senato di accettare il suggerimento di non concedere alcuna licenza di ricerca se non dopo emanata la nuova legge mineraria perchè l'attuale legislazione è inadeguata ad evitare pericolose posizioni monopolistiche.

Ma solo nell'aprile dell'anno successivo, nel 1949, il Ministro, che è ancora l'onorevole Lombardo, porta lo schema del disegno di legge al Consiglio dei Ministri. Però non se ne fa nulla nemmeno stavolta, perchè il Consiglio stesso, fra la tesi privatistica del Ministro socialista, onorevole Lombardo, e la tesi statizzatrice del democristiano Ministro delle finanze, adotta la soluzione di non risolvere nulla, mandando tutto all'esame del C.I.R. (Comitato interministeriale ricostruzione). Il 22 luglio dell'anno scorso i giornali pubblicano che il C.I.R. si è trovato pienamente concorde col punto di vista dell'onorevole Vanoni esprimendo l'avviso che « lo Stato dovesse dare vita a sue partecipazioni finanziarie nei modi che la natura e l'importanza delle imprese suggeriranno ». Da questa comunicazione è passato un altro anno e così sono trascorsi più di quattro anni dalla prima dichiarazione dell'onorevole Gronchi. Un altro Ministro si è succeduto nel dicastero dell'Industria, forse in base al criterio che il gioco parlamentare deve prevalere sul criterio della pratica, dall'esperienza e della competenza dell'ingranaggio amministrativo, ma finora nessuna soluzione del problema nè in un senso nè nell'altro, è stata presa.

Un maligno spirito toscano mi assicurò che la nostra amministrazione non ha ancora pensato a fare uno studio completo comparato con la esperimentata legislazione americana in materia mineraria e che fra i funzionari incaricati della modifica della legge mineraria non ve ne fosse alcuno capace di interpretare correntemente la lingua inglese. Non so se ciò sia al tutto esatto. M'interessa l'apprezzamento del presidente dell'A.G.I.P., onorevole Mattei, secondo cui il sottosuolo padano è « una cassaforte aperta ». Anche indipendentemente

dal petrolio è certa la possibilità di abbondante ricavo di metano; e la convenienza del suo sfruttamento è pacifica. Tale sfruttamento potrebbe provocare una mezza rivoluzione economica delle nostre industrie, o almeno di una parte di esse e soprattutto di quelle del Nord, in quanto sostituisce il carbone che non abbiamo e che dobbiamo acquistare all'estero e l'energia elettrica di cui siamo deficienti. Questa incapacità della pubblica amministrazione a risolvere il problema ed avviare l'Italia in un modo o nell'altro allo sfruttamento di queste fonti di ricchezza è cosa che preoccupa e sa di amaro.

Si parla anche, in questi giorni, della legge *antitrusts*. Ne hanno parlato i colleghi della estrema sinistra i quali non hanno alcuna fiducia che il Governo la emani sufficientemente severa. La mia opinione sull'opportunità della legge è al tutto diversa. Affermo che questa legge *antitrusts* in Italia, in questo momento specialmente, non ha ragione di essere. Penso che possa essere stata utile in altri Paesi e in altri tempi, specie in America. Ma in Italia, dove di grandissime industrie a cartello non v'è davvero sovrabbondanza, mi pare che questa legge non sia oggi né necessaria né tanto meno urgente. Lo strano è poi che questa legge *antitrusts* venga presentata proprio nel momento in cui il Ministro Segni, di diverso parere, sta approntando un disegno di legge sui Consorzi agrari obbligatori, i quali non saranno altro che dei piccoli *trusts*, e mentre l'Italia partecipa a Parigi, per iniziativa del Governo, essendogli favorevole anche il Ministro Togni, alle trattative per il proposto *trust* dell'acciaio di Schumann; mentre, infine, la stessa intesa doganale italo-francese è fondata semplicemente su cartelli o *trusts*, che costituiscono una quasi necessità economica della vita moderna.

Ho sentito qui esprimere dei dubbi e dei rimpianti dolorosi e penosi su certe piccole industrie che si trovano in crisi e sull'artigianato il quale oggi vede costantemente restringersi la possibilità di lavoro, specialmente nel settore siderurgico meccanico. Ma, onorevoli colleghi, viviamo nel 1950, nell'epoca dei grandi aeroplani, nel secolo delle grandi navi anche

da 70 mila tonnellate, nell'economia degli sviluppi più colossali.

Il mondo marcia rapidamente e non possiamo andare controcorrente. La fatalità è nelle cose. Le piccole imprese sono destinate ad essere a poco a poco assorbite se non soffocate dalla grande produzione a serie dei complessi tecnico finanziari moderni. Così avviene in America, in Francia, in Germania. Noi non possiamo, sia pure nella nostra pochezza, battere un'altra strada. Bisogna concentrare gli sforzi.

Questa legge *antitrusts* — mi consenta, signor Ministro, di affermarlo in buona amicizia — appare come un granellino di incenso che lei ha bruciato all'altare della demagogia, che ci prende un po' tutti e a cui sembra tanto difficile resistere. Ho sentito in quest'Aula parlare male della « Montecatini », come se questa azienda non fosse costituita da una quantità enorme di piccoli risparmiatori che l'hanno creata con l'apporto delle loro sottoscrizioni, e come se gli impianti fossero di uno o di pochi capitalisti. No, la « Montecatini » rappresenta l'economia di una quantità di gente che vi ha collocato i risparmi. Eppure si continua a parlare di sfruttatori degli operai e degli acquirenti, anche nelle aziende statizzate e sovvenzionate dall'I.R.I., dove si sciopera contro... lo Stato e cioè la comunità di tutti i cittadini.

Molta opinione pubblica, specie nelle classi popolari, ragiona così erroneamente e semplificisticamente perché non tutti abbiamo il coraggio di romperla con tanta superficialità, perché non tutti posseggono la franchezza di parlare senza sottintesi. A me non importa il favore popolare conquistato o conservato tacendo. Mi auguro sinceramente che ci sia gente in grado di offrire capitali per iniziare nuove imprese, per rimodernare le attrezzature industriali delle aziende esistenti, per avviare nuovi commerci; tutte cose necessarie alla vita di un popolo di 46 milioni di abitanti concentrato in uno spazio ristretto e in una terra, che, come ebbi già a dire, è veramente matriugna, in molte sue parti ed è assolutamente insufficiente alle necessità della nostra esistenza.

Ho proprio la convinzione, onorevole Togni, che soprattutto noi, rappresentanti un partito

1948-50 - CDLVIII SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1950

interclassista, il quale ha avuto il coraggio di assumere delle posizioni di responsabilità e di combattimento per la salvezza delle libertà civili e dell'indipendenza della Nazione e che in cinque anni, con la collaborazione di altri partiti lealmente costituzionali e repubblicani, ha sollevato il Paese alle attuali condizioni di ripresa, dobbiamo avere anche il coraggio di proclamare francamente che è necessario ridurre i costi di produzione, che è indispensabile una maggiore disciplina del lavoro, e che dobbiamo anche, anzichè impaurire il capitale interno e quello estero, incoraggiare il primo ad impiegarsi in nuove imprese ed il secondo ad accrescere la forza produttiva dell'Italia in iniziative anche per esso feconde e redditizie. È naturale e giusto che chi dà intelligenza, o lavoro, o capitali alla produzione industriale possa guadagnare e realizzare equi profitti.

Ho voluto esporre il mio pensiero con la franchezza che amici ed avversari mi riconoscono consueta. Sono grato all'Assemblea di avermi cortesemente ascoltato. Credo, del resto, nel dire la verità e nel muovere anche degli appunti, che questo sia il modo migliore di collaborare con il Governo, che noi vogliamo sostenere ed al quale riconosciamo tanti meriti. Fra questi meriti mi piace attribuirgli la superiorità spirituale di accogliere le osservazioni dettate dal desiderio di vederlo far meglio.

Concludo. Io mi auguro sinceramente che il Presidente De Gasperi ristabilisca la fiducia nei produttori e negli operatori, coordinando in una operante unità di intenti l'attività del suo Governo, in modo da poter rac cogliere anche sulla sua azione economica quel crescente consenso che il Paese assicura in modo indubbio al suo illuminato indirizzo politico e sociale! (*Vivissimi applausi, molte congratulazioni.*)

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Montagnani il quale, insieme ai senatori Giua, Gasparotto, Saporì e Ferrari, ha presentato anche il seguente ordine del giorno:

« Il Senato della Repubblica, considerata la gravissima situazione dell'azienda milanese Isotta Fraschini, situazione che ha causato fra l'altro la disoccupazione di 5.000 lavora-

tori e la falcidia dei risparmi di 18.000 modesti azionisti;

chiede sia nominata una Commissione di indagine onde appurare le relative responsabilità e avvisare ai provvedimenti da prendere per sanare la situazione ».

Ha facoltà di parlare il senatore Montagnani.

MONTAGNANI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, lo scorso anno, discutendosi il bilancio di previsione del Ministero dell'industria e commercio ebbi l'onore di proporre all'Assemblea alcuni problemi inerenti a vari settori della nostra industria nazionale ed ebbi anche occasione, anzi necessità, di discutere di talune industrie milanesi e — fra di esse — di un'antica e gloriosa azienda, la « Isotta Fraschini ». Dissi allora come questa azienda, uscita malconcia dalla guerra col peso di ben 5 miliardi di danni subiti per eventi bellici, con 11.000 dipendenti e con un fatturato di 12.000 lire mensili per ognuno di questi dipendenti, si fosse posta coraggiosamente, con grande abnegazione e slancio, alla ricostruzione e alla riconversione. Produceva in questi ultimi tempi autoveicoli industriali, motori per marina, motori per aviazione e macchine per la filatura. I lavoratori occupati, con auto-sacrificio ammirabile, si ridussero da 11.000 a 5.000 e il fatturato mensile per operaio passò dalle 12.000 lire a 170.000 lire, di cui 130.000 esportate, con una percentuale del 67 per cento dell'a produzione, prova questa del grande prestigio e del modo lusinghiero come i prodotti della « Isotta Fraschini » erano apprezzati sul mercato estero. Nel gennaio del 1949 fu stipulato, tra la « Isotta Fraschini » e la « Fabbra national des Motores » di Rio de Janeiro, un contratto per la fornitura di 2.000 *chassis* per un importo di circa 14 miliardi di lire. L'ingegnere Matteini, allora presidente di questa azienda, e membro anche del F.I.M. si recò personalmente a Rio de Janeiro per firmare quel contratto e, in quell'occasione, ebbe a dichiarare che il F.I.M. si interessava positivamente dell'« Isotta Fraschini » e che mai, per nessuna ragione, l'« Isotta Fraschini » avrebbe sospenso la produzione. Il contratto contemplava, come ho detto, la fornitura di 2.000 *chassis*, pagamento in dollari liberi a prezzo su-

periore a quello normale di listino, migliorato poi dalla rettifica della parità del dollaro che è noto, fu portato da 575 a 624 lire. Inoltre il contratto contemplava un gettito cospicuo, le cosiddette *royalties*, con termine antiquato e anche poco simpatico; in sostanza, i diritti intellettuali sulle licenze « Isotta Fraschini » cedute alla fabbrica nazionale motori, previsti nella misura nell'aliquota del 3 per cento per un decennio e, approssimativamente stabiliti in 5 miliardi di lire. Dicevo come l'ingegner Matteini dette tutte le assicurazioni, di cui ho parlato. Nell'aprile del 1949 fu iniziata la fornitura degli autocarri e nel maggio e giugno furono inviati in Brasile un totale di 115 autocarri ed il materiale riscosse il plauso incondizionato del committente di tutti i tecnici brasiliani, tanto che 50 autocarri girarono trionfalmente per la città di Rio de Janeiro e per tutto l'immenso Paese anche su strade impervie ed i giornali declamarono ed inneggiarono alla collaborazione industriale italo-brasiliana. Debbo aggiungere che questa prima fornitura non fu finanziata dal F.I.M. ma dal sacrificio dei lavoratori, di tutti i lavoratori, operai, impiegati e tecnici che si tolsero il pane di bocca per far fronte a questi impegni solenni, contratti da una ditta italiana nei confronti di una ditta straniera. Il F.I.M. infatti, nonostante le assicurazioni dell'ingegner Matteini, aveva radicalmente mutato il suo atteggiamento nei confronti dell'« Isotta Fraschini » ed aveva deciso unilateralmente di sospendere ogni assistenza alla sistemazione della azienda di cui era del resto il principale creditore. Aveva deciso di non finanziare le commesse « Isotta », neanche per quei duemila autocarri destinati al Brasile ed inoltre di non più lasciare a disposizione della ditta gli incassi dei contratti ad essa ceduti in quanto creditore. Si dimostrò così il F.I.M. più spietato del mercante di Venezia; pretendeva il rimborso del proprio credito e la morte del debitore, e non ha trovato alcun giudice umano che gli abbia impedito di provocare la morte di questa gloriosa azienda. Nel giugno del 1949 la consegna di *chassis* fu sospesa e nel luglio dello stesso anno una commissione di cui faceva parte il professor Marcantonio si recò a Milano per stabilire se il contratto era

o non era conveniente per l'azienda italiana. Le conclusioni di questa inchiesta furono negative ed in replica a queste conclusioni piuttosto avventate un valoroso esperto milanese, il dottor Roda, in una sua esauriente relazione che fu inoltrata all'onorevole Corsi, così si esprime: « Non è con un affrettato esame durato solo pochissime ore e fuori degli uffici aziendali, cioè lontano da ogni possibilità di documentazione sempre necessaria ove si voglia addivenire ad una seria indagine dei costi, che si può autorevolmente giudicare sulla portata economica di un fatto amministrativo di grande importanza. Ma comunque da allora ad oggi gli elementi di costo e ricavo sono assai mutati e possiamo affermare in senso favorevole per le commesse ». E dopo una serie di ragionamenti e calcoli che nessuno è riuscito a confutare, ma che sono stati apprezzati anche da giornali finanziari e troppo tardi anche dallo stesso professore Marcantonio, questo valoroso professionista concludeva che il guadagno netto per ogni camion fornito era dell'ordine di 450 mila lire e a questo si doveva aggiungere l'introito per le *royalties*. Il 26 luglio dello scorso anno in un apposito Consiglio dei Ministri presieduto dall'onorevole De Gasperi, di cui facevano parte i Ministri Pella, Fanfani, Giovannini, il Sottosegretario Malvestiti ed il segretario generale del C.I.R. dottor Ferrari-Aggradi, si decise una parziale liquidazione della « Isotta Fraschini » che consentisse tuttavia di mantenere gli impegni assunti verso la fabbrica nazionalizzata del Brasile. Gli uffici ministeriali però giudicarono che tale parziale liquidazione non era possibile ed allora nel settembre fu nominata un commissario nella persona del professor Boncinelli. Questi liquidò il personale, ma si impegnò formalmente, anche di fronte alle autorità milanesi, di procedere alla riapertura dell'azienda nello spazio di 15 giorni e di continuare le commesse brasiliane. Nell'ottobre dello stesso anno il professor Boncinelli presentò al Ministro Pella un suo progetto di organizzazione dell'azienda e chiese ripetutamente di essere ricevuto, ma fu mandato da Erode a Pilato e ognuno degli interpellati, dall'onorevole Pella ai dirigenti del F.I.M., gli facevano dire che era materia non di loro competenza, tanto che

1948-50 - CDLVIII SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1950

il commissario dell'« Isotta » ebbe a esclamare in presenza di testimoni: « Questi signori vogliono la morte dell'Isotta Fraschini! ».

In novembre finalmente ci si decide a rispondere al progetto presentato dal professor Boncinelli e lo si dichiara troppo costoso e quindi inattuabile, e si suggerisce al commissario di trovare un gruppo che assuma la gestione degli stabilimenti dell'« Isotta Fraschini ». Uno degli stabilimenti, quello di Cavaria, viene ceduto in gestione, a condizioni incredibilmente favorevoli, al gruppo Stellite. Mi pare che questo gruppo sia legato alla Cogne.

GUGLIELMONE, relatore. Rappresenta le macchine tessili.

MONTAGNANI. Per Saronno, altro stabilimento dell'« Isotta », si presentò un gruppo torinese e poi gli stessi funzionari dell'« Isotta » interessati alla continuazione della produzione si presentarono con un finanziatore che garantiva il capitale necessario per rilevare l'azienda. Ma tutti coloro che si presentavano per questa bisogna ponevano come condizione essenziale che fossero disponibili le commesse brasiliane.

Il 13 novembre una sbalorditiva lettera della Finmeccanica indirizzata alla « Fabrica nacional de motores » dice che la « Isotta Fraschini » non è più nelle condizioni, nè lo sarebbe mai più stata, di continuare i contratti di fornitura degli autocarri alla « Fabrica nacional de motores » medesima. È una lettera perfettamente arbitraria. La Finmeccanica non mi risulta abbia nessuna autorità per scrivere lettere del genere, soprattutto non avendo interpellato il Commissario direttamente interessato.

Il Commissario però, tre giorni dopo, invia alla « Fabrica nacional de motores » di Rio de Janeiro un telegramma così stipulato: « In riferimento al nostro telegramma (io affermo con prove certe che mai il Commissario dell'Isotta Fraschini aveva inviato un telegramma; questo riferimento è pertanto puramente fittizio e nettamente inventato e serve esclusivamente a mascherare la « gaffe », se così vogliamo chiamarla per ora, della Finmeccanica) Società deve malincuore constatare impossibilità prosecuzione termini contrattuali auspicando per l'interesse nazionale affermazione industria ita-

liana riservandoci cooperare migliore soluzione interessi reciproci. Firmato Commissario Automobili Isotta Fraschini, Boncinelli ».

Dicevo che il riferimento al precedente telegramma non è esatto perchè tale telegramma non è mai esistito.

Il 2 dicembre 1949 si discute alla Camera dei deputati una interpellanza urgente presentata dai deputati Santi, Riccardo Lombardi, Invernizzi, Migliori ed altri per esaminare la situazione dell'industria milanese con particolare riguardo a quella dell'Isotta Fraschini. Il 12 dicembre un incaricato d'affari del Brasile, il signor Onorio Ermogeneo Dutra, scrive una lettera al Ministero degli Esteri per avere informazioni sulla oscura vicenda dell'Isotta Fraschini. Il 13 dicembre la Camera dei deputati continua la discussione dell'interpellanza che si conclude con la votazione unanime del seguente ordine del giorno: « La Camera invita il Governo a disporre con la maggiore sollecitudine l'opportuno provvedimento per superare la crisi che travaglia importanti settori dell'industria metalmeccanica e di cui è indice nel momento attuale la situazione dell'Isotta Fraschini ».

Nella stessa seduta il Ministro Bertone si impegna nuovamente a garantire l'appoggio del Governo e una fidejussione di un miliardo e mezzo al gruppo che finanzierà l'Isotta Fraschini.

A 16 giorni di distanza dal preciso impegno della Camera dei deputati e dal preciso impegno del Ministro Bertone e quindi del Governo, il Ministro degli affari esteri in data 29 dicembre indirizza al Ministro Onorio Ermogeneo Dutra, incaricato di affari del Brasile, la seguente lettera: « Signor incaricato di affari, con lettera in data 15 corrente la signoria vostra ha voluto gentilmente comunicarmi che la Isotta Fraschini, commissionaria di 2 mila autocarri alla « Fabrica nacional de motores » di Rio de Janeiro ha dichiarato di non poter condurre a termine l'impegno contrattuale. Dalla lettera della signoria vostra appare che la « Fabrica nacional de motores » ha deciso che la fornitura sia conservata alla industria italiana purchè sia assunta da altra industria che presenti tutte le garanzie adatte per tutelare l'adempimento degli obblighi contrat-

tuali. Sia il Ministero dell'industria e commercio che quello degli affari esteri apprezzano l'orientamento amichevole della « Fabrica nacional de motores » e assicurano che la Finmeccanica è pronta a far assumere dall'Alfa Romeo un nuovo contratto atto a garantire il regolare svolgimento della fornitura. Mi è grata l'occasione per inviarle, signor Incaricato di affari, gli atti della mia massima considerazione. Firmato Sforza ».

Un Ministro italiano lacera così l'impegno di un altro Ministro dello stesso Governo e soprattutto spregia il dettato della Camera dei deputati! Successivamente un gruppo di commissionari dell'Isotta Fraschini costituiti legalmente in società si presenta al professor Marcantonio per chiedere la gestione dell'Isotta Fraschini. Il professor Marcantonio afferma che deve recarsi nell'America Latina ed anche in Brasile ed assicura i commissionari che al suo ritorno, che avverrà nello spazio di 10 giorni, l'affare sarà concluso.

Sempre nel mese di gennaio il Ministro Pietromarchi, capo della missione italiana per il trattato commerciale col Brasile, prende contatto col Presidente della « Fabrica nacional de motores » di Rio de Janeiro, propone, d'incarico del Governo, di sostituire l'Isotta Fraschini con l'Alfa Romeo, ed ecco qui il risultato delle trattative: « Al Ministro degli affari esteri in Roma - Rio de Janeiro, 12 gennaio 1950. Il Presidente della « Fabrica nacional de motores » dottor Benjamin Do Monte comunica ufficialmente che il camion Isotta Fraschini è stato prescelto perché corrisponde esattamente ai bisogni del mercato brasiliano. Per quel tipo di camion la Fabbrica ha già preparato tutto il macchinario, fatta la preparazione generale ed istruita la mano d'opera ecc. Così per la « Fabrica nacional de motores » è condizione assoluta che la fornitura continui con materiale Isotta Fraschini e non con trasferimenti del contratto ad altre ditte italiane. Il dottor Do Monte esclude in modo assoluto che possa essere mantenuta dalla industria italiana la fornitura di altri tipi di camions al di fuori di quelli della Isotta Fraschini anche perché hanno delle offerte molto più vantaggiose da altri Paesi, per un tipo di camion corrispondente ai tipi Isotta Fraschini. Se l'Italia continuerà la fornitura di tipi di camions

tipo Isotta Fraschini la « Fabrica nacional de motores » sarà benevola e di larga mano nella considerazione dei danni derivatili dalla sospensione del contratto, mentre se non potesse essere continuata la fornitura dall'Italia del tipo Isotta Fraschini il danno che la « Fabrica nacional de motores » avrà sarà molto grande e dovrà pretendere un indennizzo perché dovrebbe compensare tutte le spese già sostenute e rese inutili per la modifica dei vecchi impianti e per i nuovi impianti costruiti, per le macchine acquistate od ordinate e per l'istruzione della mano d'opera. In conclusione: se l'Alfa Romeo od altra ditta italiana vuole fornire dei camions alla Fabbrica questi debbono essere di tipo identico a quello Isotta Fraschini già fornito, altrimenti la « Fabrica nacional de motores » concluderebbe immediatamente con altri Paesi le trattative già avviate e richiederebbe alla Isotta Fraschini un pagamento dei danni ingentissimi che ha sofferto e che verrà a soffrire per la rottura del contratto ». Il documento è firmato Pietromarchi.

Alla fine del gennaio il professor Marcantonio rientra in Roma ed incontra gli esponenti del gruppo commissionari della Isotta Fraschini già legalmente costituito presso il notaio Valagussa di Milano e comunica che ormai il contratto è stato stipulato per l'Alfa Romeo e che le commesse sono perdute per l'Isotta Fraschini. In seguito alla falsa notizia il finanziatore del gruppo non versa più la cauzione, ed era logico. Analoga falsa comunicazione viene data al sindaco di Milano nel mese di febbraio, e che sia falsa questa affermazione lo dimostra un telegramma del signor conte Pietromarchi in data 9 febbraio, il quale telegramma dice « la stipula del contratto per l'Alfa Romeo ha subito un arresto per un tempo che si ritiene piuttosto lungo ». Quindi, a quella data nessun contratto era stato firmato e la notizia era completamente falsa. In marzo il finanziatore, che pure non aveva versato la cauzione, ma era ancora deciso a compiere l'affare, è fatto oggetto di pressioni e di allettamenti: gli si offre perfino la Fabbrica nazionale d'armi di Brescia. Si presenta un'altra buona combinazione per il finanziamento del Gruppo, ma anch'essa fallisce per le notizie false e tendenziose che assicurano il

1948-50 - CDLVIII SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1950

passaggio delle commesse all'Alfa Romeo. Ed intanto il Brasile, per bocche molto autorevoli, si esprime assai duramente nei riguardi degli italiani: vedremo come. Nuove forti pressioni vengono esercitate dal Ministero degli esteri italiano presso il Governo brasiliano pur di addivinare alla firma di un qualsiasi contratto con la « Fabrica nacional de motores » e mi è stato riferito che si sarebbe perfino fatto sapere al Brasile, che, pur di portare a conclusione l'affare Alfa, il Governo italiano sarebbe stato disposto a transigere nelle sue pretese circa il trattato di emigrazione. Tale iniziativa sarebbe così ripugnante che mi rifiuto di crederla esatta; ma è già umiliante, per un italiano, sapere che all'estero possano circolare e possano essere ritenute valide simili notizie.

Il contratto Alfa Romeo-Fabrica nacional de motores non è stato ancora firmato e siamo al mese di luglio; se lo sarà, costituirà in ogni caso un danno assai maggiore del precedente. Secondo le mie notizie si tratterebbe di fornire mille *chassis* in luogo di duemila, ad un prezzo inferiore di quello dell'Isotta Fraschini. I pagamenti non sono stabiliti in dollari liberi come nel contratto Isotta; sarebbero perdute o per meglio dire regalate le « royalties » che ammontano, come abbiamo visto, a cinque miliardi; sarebbero perduti o per meglio dire regalati i rimborsi spese dei disegni, dei protocolli e della lavorazione e via dicendo. Questa, onorevole colleghi, è la triste cronaca di una torbida vicenda.

Prima di concludere vorrei che mi fosse permesso di rintracciare le genesi del contratto Isotta Fraschini-Fabrica nacional de motores. Il Brasile, prima della seconda, e speriamo ultima, guerra mondiale era un mercato chiuso per gli Stati Uniti: una specie di *hortus conclusus* per i capitalisti americani. Ma gli Stati Uniti d'America approfittarono di questa situazione di privilegio, e quando fu costruita la « Fabrica nacional de motores » che voleva produrre e nazionalizzare certe produzioni, cedettero al Brasile due licenze, una per motori di aviazione ed una per frigoriferi domestici che risultavano ambedue estremamente antiquate. Furono fatti cioè due affari un po' disinvolti, potremmo dire all'americana. Il Brasile si adonta, si irrita, vuole svincolarsi da questa specie di soggezione statunitense,

ed invia in Europa una serie di sue persone di fiducia, di tecnici che girano tutto il continente saggiando le fabbriche più importanti, per scegliere il tipo di autocarro più adatto a quel Paese, che avrebbe dovuto inizialmente essere montato nel Brasile e poi costruito anche nel Brasile su licenza ceduta dal fabbricante europeo. Dopo lungo girare dalla Svezia alla Francia, al Belgio e all'Italia, la scelta cade sull'autocarro Isotta Fraschini. Contemporaneamente gli stessi inviati riuscirono a perfezionare il contratto per la fornitura al Brasile di 600 trattori Ansaldo. Tale contratto poteva essere esteso a duemila trattori alla condizione che il trattore Ansaldo montasse motori Isotta Fraschini. Infatti il materiale Isotta Fraschini è apprezzatissimo si può dire in tutto il mondo.

Anche l'anno scorso il Governo indiano ha fatto venire dall'Isotta due campioni di questi autocarri per ripetere in quel Paese la stessa esperienza del Brasile; e cioè montare prima alcuni autocarri, e poi fabbricarli su licenza dell'Isotta. Del resto a tutt'oggi, nonostante la situazione disgraziata di questa azienda, arrivano e continuano ad arrivare commesse dal Venezuela, dalla Bulgaria e da altri Paesi. Recentemente la « Corporacion des Transportes » di Buenos Ayres, dopo avere eseguito lunghe ed accurate prove selettive su tutta una serie di autocarri presentati da tutte le industrie nordamericane ed europee, statunitensi, francesi, italiane, ecc. ha scelto come migliore autobus quello Isotta Fraschini con motore posteriore. In base a questa scelta, esiste oggi, nel momento in cui io parlo, la possibilità di fornire all'Argentina mille unità di questi autobus ad un prezzo approssimativo di novemila dollari per unità. Ma esistono altre più vaste possibilità inerenti a queste potenziali commesse: esiste la possibilità di lavoro, per esempio, per la Caproni. La Caproni è un'altra azienda sacrificata dalla politica auto-lesionista del nostro Governo. Tremila lavoratori disoccupati vi accusano, signori del Governo, con la loro miseria! La Caproni aveva predisposto tutta l'attrezzatura necessaria per costruire queste carrozzerie, e possiede ancora questa attrezzatura, come possiede l'attrezzatura per dare corso alle commesse ferroviarie, che non sono state mai disdette, ma a cui non si dà corso.

1948-50 - CDLVIII SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1950

Onorevoli colleghi, noi potevamo conquistare trionfalmente il mercato brasiliano, e lo stiamo perdendo, così come stiamo perdendo altri mercati. Ma stiamo perdendo anche la stima dei brasiliani! Io mi sono potuto procurare il testo integrale del messaggio letto al Congresso nazionale in occasione della apertura della sessione legislativa del 1950, dal generale Enrico Gaspare Dutra, Presidente della Repubblica. Io non vi sottoporrò alla lettura o alla traduzione di questo voluminoso documento, ma mi basta accennarvi che il Presidente della Repubblica brasiliana fa la storia di questa vicenda di mancate forniture, di mancato rispetto dei contratti della Isotta Fraschini alla « Fabrica nacional de motores » e se ne rammarica gravemente, sia pure con termini diplomatici. Ma vi sono dei commenti della stampa brasiliana che sono meno diplomatici, più crudeli, più aderenti alla verità. Uno di questi commenti dice: « È opinione brasiliana che il Governo italiano indubbiamente era al corrente della fondamentale importanza che avevano per il Brasile i contratti già in corso di esecuzione, per la cui compilazione e definizione aveva veramente collaborato la locale ambasciata italiana, debitamente ed espressamente autorizzata dal Governo, il quale, in occasione della loro firma, avvenuta nel gennaio 1949 aveva pure scambiato con quello brasiliano degli entusiastici telegrammi di plauso e di soddisfazione. Ai brasiliani era perfettamente noto che il generale Matteini, quale Presidente della Isotta Fraschini, nel dicembre 1948, prima di venire a Rio de Janeiro, era stato espressamente e formalmente autorizzato alla firma dei relativi contratti dal F.I.M., organo ufficiale del Ministero del tesoro. Era pure ben noto che il F.I.M., quale maggiore creditore della Isotta Fraschini, era praticamente arbitro assoluto delle sue sorti in forza dello speciale provvedimento legislativo che ne stabiliva le funzioni e i poteri. Era inoltre venuto a conoscenza dei brasiliani l'impegno che lo stesso F.I.M. si era assunto ecc. » Ma quel che è più importante è la frase di una relazione presentata dal già citato ingegnere Do Monte al Consiglio di amministrazione della « Fabrica nacional de motores » e pubblicata in una specie di Gazzetta Ufficiale della Repubblica brasiliana,

il « Jornal do Commercio » in data 20 aprile 1950: « Dobbiamo far noto che l'interruzione degli obblighi contrattuali dell'Isotta Fraschini verificatasi nel giugno 1949 ci obbligò a ricorrere al Ministero degli affari esteri perché le circostanze che definirono e caratterizzarono le lavorazioni e la firma del rispettivo contratto misero in evidenza la responsabilità morale e politica del Governo Italiano ». Questo è consacrato in un documento ufficiale pubblicato su un organo ufficiale brasiliano. Ed io signori del Governo, ho il melanconico incarico di porgervi per questa vicenda i ringraziamenti di cinquemila operai, tecnici e impiegati ridotti alla fame. E sono cinquemila lavoratori che hanno difeso il loro pane, che hanno difeso eroicamente una fonte di reddito nazionale. E mentre questi lavoratori operavano con tanto spirito di sacrificio, con tanta patriottica aderenza alla realtà e ai bisogni della Nazione, altri « patrioti » tramavano contro l'uno e l'altra e volevano dividersi il denaro di Giuda. Il giorno 6 febbraio 1950 ha avuto luogo a Rio de Janeiro un colloquio tra il Ministro Pietromarchi, il conte Dino Grandi, l'ingegner Fadda, l'avvocato Marasini ed altri. Il conte Dino Grandi elogiò l'opera del Ministro Pietromarchi a favore del passaggio delle commesse della Fabbrica nazionale motori dall'Isotta Fraschini all'Alfa ed aggiunse che a lui si doveva tale passaggio e che il contratto con l'Alfa era già alla firma. Il conte Dino Grandi indicò la necessità di riconoscere a la Techint (per chi non lo sapesse è una società finanziaria italiana che ha una sua filiale anche in Brasile e di questa filiale, fondata dall'ingegnere Rocca, direttore è il conte Dino Grandi), una equa provvidione per l'aiuto dato. A questa filiale è interessato anche il conte Matarazzo, miliardario, ed aggiungerò che il conte Pietromarchi è imparentato col Mataiazzo. Troppi conti, dirette, ed è proprio per questa ragione che i conti non tornano. Ma noblesse oblige, questi signori sono aristocratici, sono nobili e gli operai dell'Isotta fanno la fame e mentre questi disgraziati lavoratori sono stati cacciati sulla strada e non sono neanche più disoccupati legalmente perché cancellati dall'elenco dei disoccupati, anzi sono ufficialmente degli indigenti che devono ricercarsi un pezzo di pane, quei signori

1948-50 — CDL VIII SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1950

conti e affaristi si ritrovano per i loro affari nel lussuoso «Copacabana Palace Hotel» e lì si gonfiano di champagne tra ritmi di sambe e di rumbe. Non si raggiunge l'accordo e allora il conte Grandi decide di venire in Italia ed è aperta la frontiera della Patria a questo grande «patriota» che decide di venire a Roma subito, per sollecitare dalla Finmeccanica il prezzo della sua c'opera e decide prima di trovarsi in Svizzera con l'ingegner Rocca e di proseguire con lui per Roma. Si sono trovati a Milano e la notizia è stata pubblicata anche sulla stampa con grande scandalo. Sulla stampa di sinistra, naturalmente, perchè i giornali di destra, ed i cosiddetti giornali indipendenti di queste cose non si occupano. L'incontro io so che è avvenuto con certezza, ma non so se sono state passate le provvigioni e non so se si aspetti la conclusione di questo famigerato contratto peggiorativo. Ma insieme ai ringraziamenti dei lavoratori vi porto, signori del Governo, anche i ringraziamenti di diciottomila piccoli azionisti i cui risparmi sono stati polverizzati dalle vostre manovre e qui per la mia modesta voce vi ringraziano i fornitori dell'Isotta, piccole e medie aziende che si trovano sull'orlo della rovina e vi ringraziano anche i contribuenti italiani, coloro che hanno dato i cinque miliardi di cui il F.I.M. è creditore verso l'Isotta Fraschini, cinque miliardi che per questa strada il F.I.M. non incasserà mai più. Ma noi non possiamo limitarci a ringraziarvi. Vi presentiamo oggi a nome di questa gente un conto pesante di gravi responsabilità del F.I.M., della Finmeccanica, del Governo per aver voluto colpire a morte una gloriosa azienda nazionale. Sono responsabilità del Governo per aver seguito il triste costume del doppio gioco, promettere e non mantenere, dire in un modo ed agire in un modo antitetico sono responsabilità del Governo per non aver tenuto conto del voto unanime della Camera dei deputati e sono responsabilità del Governo per il fatto che il Ministro Bertone non ha mantenuto l'impegno solennemente assunto davanti al Parlamento e sono responsabilità del Governo per aver stracciato un contratto favorevole per sostituirlo con un contratto disastroso, disastroso naturalmente per l'economia nazionale e non per certi singoli individui.

Ma ora, onorevoli colleghi, è giunto il momento di domandarci: *cui prodest?* A chi giova tutta questa manovra? Ha giovato solo a quei piccoli sciacalli che ho nominato, a quella volata di corvi di cui ho fatto alcuni nomi? A chi ha giovato ce lo dice l'ingegner Do Monte che nella sua relazione al Consiglio dopo avere stigmatizzato il contegno italiano aggiunge: «abbiamo tuttavia deciso di continuare il programma fissato precedentemente malgrado i suoi problemi ingigantiti Ci varremo dell'organizzazione industriale nazionale e per quel che ci sarà indispensabile della collaborazione estera». E la collaborazione estera, onorevole Ministro dell'industria, si è trovata e si è trovata nella ditta Budaman, americana, statunitense, che se non erro fa parte del gruppo «General Motors». I fornitori di frigoriferi e di motori antiquati, gli estromessi dal mercato brasiliano, i minacciati dalla nostra concorrenza su molti mercati, riconquistano il mercato brasiliano mercè l'opera dei loro ascari italiani. Questo è il fondo della questione e questo è il torbido punto di arrivo di tutte le manovre che ho elencato. Ma non ci rassegnamo a registrare una situazione. Non si rassegnano i lavoratori direttamente interessati. Penso che non si possa rassegnare il Paese. L'Isotta Fraschini può essere salvata, deve essere fatta luce completa su tutta questa vicenda. Per questo chiediamo una indagine obiettiva, esaurente, completa, che ricerchi le responsabilità e soprattutto le vie che esistono per salvare l'Isotta Fraschini. Il Parlamento ha il diritto di conoscere tutta la verità, specie dopo essere stato offeso nel modo come è stato offeso. Ed il Paese ha il diritto di conoscere «il perché» e «chi» e «per conto di chi» viene rubato il pane agli italiani. (*Vivi applausi da sinistra. Molte congratulazioni.*)

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale su questo disegno di legge, riservando la facoltà di parlare ai prononenti gli ordini del giorno, al relatore e al Ministro.

Il seguente della discussione è rinviato alla seduta pomeridiana di venerdì prossimo.

Presentazione di disegno di legge.

TOGNI, Ministro dell'industria e commercio.
Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOGNI, Ministro dell'industria e commercio.
Ho l'onore di presentare al Senato un disegno di legge concernente la « Concessione d' un contributo straordinario di lire 15 milioni a favore dell'ente autonomo "Fiera di Foggia" » (1116).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro dell'industria e commercio della presentazione di questo disegno di legge che seguirà il corso stabilito dal Regolamento.

Comunicazioni della Presidenza.

PRESIDENTE. Informo il Senato che nella seduta di venerdì 30 corrente si iscriverà all'ordine del giorno il disegno di legge concernente l'esercizio provvisorio, già approvato dal Senato e modificato dalla Camera. Poichè il 30 è l'ultimo giorno utile per l'approvazione, la Commissione di finanza riferiva oralmente.

**Deferimento di disegni di legge
a Commissioni permanenti.**

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato, valendosi della facoltà conferitagli dall'articolo 26 del Regolamento, ha deferito all'esame e all'approvazione:

della 1^a Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno) il disegno di legge: « Ricostruzione del comune di Botticino Sera e Botticino Mattina, in provincia di Brescia » (1130), d'iniziativa dei deputati Montini ed altri;

della 5^a Commissione permanente (Finanze e tesoro) il disegno di legge: « Proroga delle agevolazioni tributarie per la ricostruzione edilizia » (1145), d'iniziativa dei deputati Costa e Coli.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario di dar lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

LEPORE, segretario:

Al Ministro degli affari esteri, per chiarire le ragioni che hanno convinto a ferire i sentimenti di simpatia e di stima verso l'Italia nutriti da 67 popoli nel mondo, decidendo di rifiutare alle delegazioni nominate da essi per il secondo Congresso dei partigiani della pace, già convocato a Genova, il visto di entrata nel territorio della Repubblica (1278).

TERRACINI.

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere come giustifica dal punto di vista costituzionale le persecuzioni e i licenziamenti che continuamente avvengono nella provincia di Reggio Calabria, dai cantieri di rimboschimento di lavoratori che sono di fede comunista o che abbiano partecipato ad agitazioni aventi soltanto scopo di difesa dei diritti comunali, a carattere di protesta contro le autorità tutorie per lo stato di avvilente abbandono in cui sono lasciati i loro paesi (1279).

MUSOLINO.

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta.*

Ai Ministri dell'interno, dell'agricoltura e delle foreste, del tesoro e delle finanze, per sapere, quali provvidenze il Governo è disposto ad adottare per attenuare le conseguenze disastrose del nubifragio che si abbattè sull'oltre Po pavese e particolarmente nei comuni di Canelino Pometo, Ruino, Montecalvo Versiglia, Rocca de' Giorgi, Zavatello e Romagnese la notte del 25-26 corrente recando danni per oltre un miliardo (1237).

FARINA, CORTESE, SINFORIANI, GAVINA.

Al Ministro dei lavori pubblici, per sapere se non intenda provvedere alla ripresa dei lavori della progettata strada che da Pontesi Nossa e Oneta deve portare al Colle di Zarubba (Berga-

1948-50 - CDLVIII SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1950

mo) in collegamento coll'altra da detto colle a oltre il colle, essendo deplorevole che un lavoro dispendioso in piena esecuzione sia lasciato a metà del progettato percorso (1238).

GASPAROTTO.

Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere come e quando intende provvedere alla ricostruzione del palazzo delle poste di Pistoia che, dopo un misero parziale riattamento avvenuto cinque anni or sono, è rimasto, nel centro della città, l'unico stabile non ricostruito. ricordo tragico, con i suoi ferri contorti ed i muri cadenti, della guerra passata, senza considerare l'offesa che l'architettura della parte rimasta reca all'armonia e all'arte caratterizzanti le città toscane (1239).

BRACCESI.

Al Ministro dei trasporti, per conoscere se intende adottare per i viaggiatori che giungeranno a Civitavecchia con la linea diretta da Cagliari che verrà inaugurata il 14 prossimo venturo, gli stessi provvedimenti già in atto per i viaggiatori della linea Olbia-Civitavecchia.

Si fa presente che a giudizio dell'interrogante tali provvedimenti sono indispensabili onde permettere ai passeggeri della nuova linea, di fruire delle comunicazioni ferroviarie della penisola senza eccessivo disagio (1240).

CARBONI.

Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste e delle finanze, per conoscere se e quali provvedimenti intendano prendere o promuovere per venire incontro agli agricoltori dei comuni di Arzene, Valvasone, San Martino al Tagliamento (Udine) e zone contermini, colpite sistematicamente da grandinate devastatrici per ben cinque volte dal 1945 in poi, ultimamente il 23 giugno 1950.

Trattasi nella quasi totalità di piccoli proprietari coltivatori diretti.

Si pensa, fra l'altro, ad un possibile impianto di una stazione di razzi antigrandine (1241).

TOMÈ.

Presidente. Venerdì due sedute pubbliche, alle ore 10 e alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

I. Interrogazioni.

II. Svolgimento dell'interpellanza :

GASPAROTTO (RAJA, FAZIO, BOCCONI, TUPINI, LUISETTI). — *Al Presidente del Consiglio dei Ministri ed ai Ministri degli affari esteri e della difesa.* — Per sapere quanto abbiano fatto o intendano fare, a seguito di recente pubblicazione del Maresciallo Alexander, in onore della verità storica e delle tradizioni militari italiane (244).

III. Discussione dei seguenti disegni di legge :

1. Autorizzazione all'esercizio provvisorio del bilancio per l'esercizio finanziario 1950-51 (1118-B-Urgenza) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

2. Variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di vari Ministeri ed ai bilanci di talune Aziende autonome per lo esercizio finanziario 1949-50 (quinto provvedimento) (1055).

IV. Seguito della discussione del disegno di legge :

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e commercio per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1950 al 30 giugno 1951 (1061) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

V. Discussione dei seguenti disegni di legge :

1. Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1950 al 30 giugno 1951 (1062) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1950 al 30 giugno 1951 (1060) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

3. ROSATI ed altri. — Ricostituzione di Comuni soppressi in regime fascista (499).

4. Deputati GIORDANI e MIGLIORI. — Modifica dell'articolo 186 del regio decreto 9 luglio 1939,

1948-50 - CDLVIII SEDUTA

DISCUSSIONI

28 GIUGNO 1950

n. 1238, relativo all'ordinamento dello stato civile (984) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

5. Modifiche alla legge 7 luglio 1942, n. 907, sul monopolio dei sali e dei tabacchi (878) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

6. VARRIALE ed altri. — Modifica all'istituto della liberazione condizionale di cui all'articolo 176 del Codice penale (801).

7. Istituzione dell'Ordine cavalleresco « Al merito della Repubblica italiana » e disciplina del conferimento e dell'uso delle onorificenze (412).

8. MACRELLI ed altri. — Rivendica degli immobili trasferiti ad organizzazioni fasciste od a privati e già appartenenti ad aziende sociali,

cooperative, associazioni politiche o sindacali, durante il periodo fascista (35).

9. Ordinamento e attribuzioni del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (318).

VI. Seguito della discussione del disegno di legge:

Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1235, sull'ordinamento dei Consorzi agrari e della Federazione italiana dei Consorzi agrari (953) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (ore 20,25).

Dott. CARLO DE ALBERTI
Direttore dell'Ufficio dei Resoconti