SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

10ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Industria, commercio, turismo)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA POLITICA INDUSTRIALE

2° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 8 FEBBRAIO 1984

Presidenza del Presidente REBECCHINI

INDICE

Audizione dell'Amministratore delegato della FIAT S.p.A.

PRESIDENTE ..... *Pag.* 3, 13, 18 e *passim*
ALIVERTI *(DC)* ..... 43, 44, 45 e *passim*
BAIARDI *(PCI)* 40
BERLANDA *(DC)* 29
COLAJANNI *(PCI)* 18
FIOCCHI *(PLI)* 41
LEOPIZZI *(PRI)* 42
LOPRIENO *(Sin. Ind.)* 26
MARGHERI *(PCI)* 31
ROMEI Roberto *(DC)* 37
ANNIBALDI ..... *Pag.* 39
GALATERI 48
ROMITI ..... 3, 13, 18 e *passim*
SACCHI 26, 40, 49

Interviene, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, l'amministratore delegato della FIAT S.p.A. dottor Cesare Romiti, accompagnato dal dottor Cesare Annibaldi, dall'ingegner Umberto Belliazzi, dal dottor Gabriele Galateri, dal dottor Carlo Mussa, dal dottor Cesare Sacchi e dal dottor Alberto Masoero.

I lavori hanno inizio alle ore 10,10.

Audizione del dottor Cesare Romiti, amministratore delegato della FIAT S.p.A.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla politica industriale, con l'audizione del dottor Cesare Romiti, amministratore delegato della FIAT S.p.A.

Sono con il dottor Romiti, che ringrazio per aver accolto il nostro invito e per la disponibilità dimostrata, il dottor Cesare Annibaldi, direttore delle relazioni esterne FIAT, il dottor Cesare Sacchi, direttore dell'ente studi, l'ingegner Umberto Belliazzi, direttore della sede di Roma, il dottor Carlo Mussa, il dottor Gabriele Galateri e il dottor Alberto Masoero. Ringrazio anche loro, a nome della Commissione, per essere intervenuti.

L'amministratore delegato della FIAT ci ha fatto pervenire una cassetta registrata sulle nuove tecnologie introdotte dall'azienda FIAT che ci sembra opportuno proiettare ad integrazione della sua esposizione. Essendo però la procedura parlamentare per sua natura orale, la proiezione dal punto di vista formale non potrebbe aver luogo nel corso della seduta. Abbiamo trovato però una soluzione che ci sembra compatibile con il nostro regolamento e che ci consentirà, al termine dell'esposizione del dottor Romiti, di vedere il filmato in oggetto sospendendo formalmente per qualche minuto la seduta, anche al fine di non creare precedenti che potrebbero poi essere pericolosi. Dicevo dunque che sospenderemo per qualche minuto la seduta per poi riprendere il confronto attraverso eventuali domande di chiarimenti o richieste di puntualizzazione in ordine a quella che sarà stata l'esposizione del dottor Romiti.

Detto questo, colleghi, do la parola al dottor Romiti pregandolo di farci conoscere il suo punto di vista su quanto forma oggetto del nostro incontro.

ROMITI. La ringrazio, signor Presidente, per aver invitato me e i miei collaboratori qui alla Commissione industria del Senato perchè ci sia data la possibilità, in relazione al tema che ci ha proposto, di far conoscere i problemi più incalzanti ed urgenti che riguardano la politica per il settore industriale italiano.

Io ho preparato una relazione che consta di due parti. Una prima parte di carattere generale e una seconda parte riguardante problemi più specifici che concernono, almeno dal nostro punto di vista, alcuni argomenti, quali la legislazione del lavoro, la legislazione industriale e la legislazione riguardante le esportazioni, che più hanno bisogno di essere rivisti e rivitalizzati. Poichè il documento da me preparato è piuttosto lungo, mi permetterei di leggerlo. Credo infatti che ciò possa procurare un minor dispendio di tempo e lasciare così più spazio alle domande che la Commissione vorrà rivolgere a me e ai miei collaboratori. Il tema generale è il seguente: oggi siamo in un periodo di grandi sfide industriali. Vi sono stati periodi in cui il bisogno di una politica industriale esplicita era debole e poco sentito. Noi certamente possiamo dire di non vivere in uno di questi momenti. In tutti i paesi occidentali si discute, come stiamo facendo qui noi oggi in Italia, sugli indirizzi e sugli strumenti della politica industriale. Anche negli Stati Uniti, paese così attento ad evitare ogni pressione che possa falsare le leggi di mercato, il dibattito sul tema della politica industriale si allarga, si approfondisce e credo che sarà in primo piano nella prossima campagna presidenziale.

Questo interesse generalizzato per la politica industriale deriva dal fatto che le economie occidentali si stanno misurando, in forte competizione tra loro, su tre grandi sfide. La prima riguarda la ristrutturazione degli apparati produttivi. Essa riguarda insieme la fabbrica ed altri aspetti fondamentali della vita dell'impresa, dalla progettazione all'organizzazione, al *marketing,* alle modalità di finanziamento. La seconda sfida riguarda un poderoso sforzo sull'innovazione che in tutto il mondo, in tutti i settori industriali si sta facendo. Stiamo attraversando una fase di progresso tecnologico che per velocità ed intensità di cambiamenti ha pochi precedenti. Oggi parlare di una nuova rivoluzione industriale non è certo un'affermazione azzardata. Il processo di rinnovamento ed innovazione nel campo della fabbrica è un fenomeno che non riguarda soltanto i settori cosiddetti avanzati, ma è diffuso praticamente in tutti i comparti, per tutti i prodotti e per tutti i processi. La terza sfida con cui si misurano le imprese nel mondo occidentale è l'irreversibile estendersi dell'apertura internazionale delle economie. Gli scambi commerciali cresceranno in futuro con tassi probabilmente inferiori a quelli degli anni '60, ma sempre più rilevante e complesso si farà l'intreccio delle presenze produttive, delle collaborazioni industriali che travalicano i singoli paesi e i singoli continenti e dei flussi finanziari.

Ridotto alle linee essenziali è questo il canovaccio che il sistema industriale dovrà interpretare nei prossimi anni; quali funzioni dovrebbe svolgere in questo contesto la politica industriale?

Quando si fanno discorsi di politica industriale si rischia da una parte di essere troppo vaghi, trattando semplici temi generali e talvolta generici, dall'altra di affastellare argomenti e materiali eterogenei. Sono rischi inevitabili, scusatemi in anticipo se non saprò evitarli.

La qualità delle scelte, l'adeguatezza e la tempestività delle azioni concrete (gli interventi pubblici, le leggi, i provvedimenti, le norme, eccerera) danno la misura dell'attenzione e della cura che un paese riserva al proprio sistema industriale, alle sue attività, alle sue possibilità di essere creatore di ricchezza.

La politica industriale – secondo noi – non deve essere neppure lontanamente assimilata alla programmazione, se questa viene intesa come insieme di misure dirigistiche. Crediamo, tuttavia, che la tentazione di fissare obiettivi settore per settore abbia fatto ormai il suo tempo in Italia ed anche fuori Italia. Fare politica industriale significa porre in atto le condizioni generali che consentano un utilizzo ottimale dei fattori di produzione.

Naturalmente l'arco di tali condizioni è molto ampio. Quindi mi riferirò anche ad aspetti fiscali, finanziari, valutari, del mercato del lavoro, correndo così il rischio – cui prima accennavo – dell'eterogeneità.

Non vorrei, invece, entrare nel dibattito sulle cosiddette grandi priorità strategiche. Quando si parla di grandi priorità strategiche ci riempiano spesse volte la bocca di grandi problemi, di grandi temi, ma non stiamo certamente sul terreno delle cose pratiche che interessano l'industria internazionale, anche perchè mi pare che sovente questo problema delle grandi priorità strategiche sia fondato sulla contrapposizione forzata di tesi ideologiche, che trovano poi, come accennavo, scarso riscontro nelle realtà industriali. Intendo riferirmi a dilemmi come quelli tra settori avanzati e settori maturi, piccole imprese e grandi imprese, industria pubblica e industria privata; ma ritengo che essi siano per larga parte falsi problemi.

Un sistema industriale non è moderno per il solo fatto di passare da attività produttive tradizionali ad altre con l'etichetta, oggi comune, di «avanzate». Il sistema industriale è moderno se invece sa progredire in tutte le sue componenti, se si pone nella parte alta delle produzioni cosiddette mature e se, soprattutto, è composto da aziende sane e competitive, in grado di assicurare in modo non effimero risultati positivi. Se guardiamo ad esempio cosa è successo negli ultimi dieci anni negli Stati Uniti, il peso dell'industria manifatturiera nel suo complesso è notevolmente diminuito ma la struttura industriale per comparti produttivi è rimasta pressochè inalterata. Pensate che nel 1960, in percentuale, l'industria manifatturiera occupava il 25 per cento delle forze di lavoro disponibili negli Stati Uniti, mentre adesso, negli anni '80, pesa all'incirca per il 19 per cento; quindi l'occupazione del settore è calata in questo arco di tempo di sei punti. Ma se analizziamo la composizione di questo dato constatiamo che l'industria automobilistica dal 4,4 per cento oggi è passata al 4 per cento, il settore dell'abbigliamento dal 7 al 6,5 per cento, quello dei mobili in legno dal 5,6 al 6,1 per cento, quello delle macchine elettriche ed elettroniche dal 10 all'11 per cento. Quindi, come si può vedere, malgrado tutto quello che si dice e si scrive sui settori avanzati, la composizione dei singoli comparti non è stata praticamente modificata; tuttavia, talune mode possono distorcere le decisioni di politica industriale ed una corretta allocazione delle risorse ad essa necessarie.

Anche la seconda contrapposizione cui ho accennato (piccole e medie imprese contro grandi imprese) ritengo abbia poco senso oggi nel sistema industriale moderno. L'articolazione industriale deve essere un continuo ed incessante movimento, mentre dannosi sbarramenti, ad esempio mediante la concessione di privilegi, costringono le imprese entro innaturali e non fisiologici limiti di dimensione. Talune attività

produttive possono essere svolte soltanto da grandi imprese; per altre la grande dimensione è richiesta dall'assetto della concorrenza internazionale; per altre ancora dalle caratteristiche e dalla complessità dell'impegno per innovazioni su larga scala, sia nei prodotti che, soprattutto, nei processi. Senza l'IBM, non ci sarebbe stata negli Stati Uniti quella costellazione di imprese che va sotto il nome di Silicon Valley; e consentitemi di dire che, senza la FIAT, in Italia non si sarebbe formato quel sistema di componentisti e di produttori di beni strumentali in grado di competere sui mercati internazionali alimentando rilevanti flussi esportativi. Se i senatori hanno letto in questi giorni alcune corrispondenze di quotidiani italiani che riguardano per esempio la ripresa dell'industria automobilistica negli Stati Uniti, forse avranno saputo che alcuni sistemi nei processi di produzione altamente sofisticati ed avanzati portano nomi italiani, torinesi in particolare, cioè di alcune aziende che fanno parte del gruppo FIAT.

Ancora più carica di aspetti ideologici e di elementi emotivi è la discussione sul ruolo dell'impresa a capitale pubblico. Credo che oggi occorra prendere atto, realisticamente e senza demagogia, della situazione esistente, ossia della presenza secondo me eccessiva dell'industria a partecipazione pubblica. Molte delle attività gestite dalle Partecipazioni statali non hanno alcunchè da spartire con la funzione pubblica, pur interpretata con la più larga estensione; esse sono evidentemente l'eredità lasciata dal progressivo dilatarsi dell'«ombrello assistenziale» che purtroppo esiste in Italia fin dagli anni '50.

Mi preme soltanto dire che le imprese pubbliche non devono godere, rispetto a quelle private, di alcun privilegio, nè di ordine finanziario, nè di altra natura (commesse preferenziali, eccetera); ma queste imprese non debbono neppure essere gravate da penalizzazioni particolari. È indispensabile che ad esse sia riconosciuta la stessa autonomia di gestione delle aziende private: senza tale autonomia nessuna impresa può funzionare. Va anche smantellato il sistema dei cosiddetti oneri impropri, che troppo spesso in passato ha costituito l'alibi per gestioni poco rigorose. Vorrei a questo proposito ricordare che il ministro socialista francese dell'industria, Laurent Fabius, ha recentemente affermato in un intervento all'Assemblea nazionale che i gruppi industriali nazionalizzati, esclusa la siderurgia, debbono trovarsi in equilibrio finanziario al più tardi entro la fine del 1985. Mi auguro che anche in Italia sia dato alle Partecipazioni statali un identico obiettivo; quindi, secondo noi, sarebbe molto opportuno che i Ministri italiani competenti facessero analoghe affermazioni nei confronti dell'industria a partecipazione pubblica. In definitiva, perchè un sistema industriale possa funzionare in modo efficace ed equilibrato non dovrebbero esistere antagonismi o conflitti tra imprese grandi e piccole, pubbliche e private, settori avanzati e maturi, bensì rapporti di integrazione e di complementarietà.

Il presidente della Commissione, senatore Rebecchini, mi ha chiesto una valutazione sull'adeguatezza e sul funzionamento della politica industriale italiana. Se dovessimo basarci esclusivamente sul numero e sull'oggetto delle leggi potremmo anche arrivare alla conclusione che l'Italia, da un punto di vista di completezza formale, non sfigura rispetto ai principali paesi industrializzati. Disponiamo

infatti di provvedimenti per la ristrutturazione e per la riconversione, per la ricerca e l'innovazione, per il risanamento finanziario, per le piccole e medie imprese, per l'*export*, per il risparmio energetico e lo sviluppo delle fonti alternative, per il riequilibrio territoriale, per l'occupazione. Ma purtroppo per chi si trova a tirare le somme di questo imponente apparato legislativo la realtà appare ben più modesta e discutibile: un confuso complesso di norme, ove provvedimenti validi si alternano ad altri inadeguati, ove coesistono leggi stratificate nel tempo, spesso in contrasto fra loro, che non funzionano del tutto o si inceppano continuamente. Ciò dipende a mio parere da tre ordini di cause.

In primo luogo, vi è la mancanza di un quadro strategico stabile e realistico, in cui possano trovare la giusta collocazione i diversi obiettivi e quindi i diversi strumenti della politica industriale: quelli generali e quelli particolari, quelli destinati a rendere più agevole ed efficiente il funzionamento del sistema industriale e quelli rivolti a stimolare modifiche strutturali e ad indirizzare lo sviluppo; quelli di «pronto intervento» e quelli di lungo periodo. Oggi, invece, spesso questi diversi obiettivi sono confusi in uno stesso provvedimento e perseguiti con il medesimo strumento, risultando inevitabilmente poco incisivi sulla realtà industriale del paese.

La seconda causa di questa inadeguatezza riguarda la complessità e la macchinosità dei testi legislativi, in parte perchè si tende ad anticipare nelle scelte politiche del Parlamento una serie di decisioni puramente tecniche che dovrebbero invece essere oggetto di atti amministrativi successivi. Sembra quasi che il Parlamento, per un costume tipicamente italiano, senta l'esigenza di legiferare anche nei minimi particolari, quasi per una sfiducia su come poi queste leggi potranno essere applicate dall'Esecutivo; in questo modo, tuttavia, le leggi diventano difficilmente eseguibili e impegnano il Parlamento in problemi che non dovrebbero rientrare nella sua sfera di competenza.

La terza ragione è la scarsa compatibilità dei provvedimenti con le regole e le indicazioni della Comunità economica europea. Sappiamo che i vincoli comunitari alle politiche industriali nazionali sono oggi numerosi e che il controllo, in questo momento, si è fatto più stretto, sino a rendere inoperanti, purtroppo, molte leggi italiane alle quali le forze politiche prima, il Parlamento poi e l'Esecutivo hanno dedicato molto del loro tempo. Altri paesi – e basti citare paesi come la Germania federale, la Francia, l'Inghilterra – riescono ad attuare interventi decisivi per il miglioramento della competitività industriale proprio perchè le leggi sono generali, sono rispettose delle norme comunitarie e vengono poi integrate da misure meno visibili, di carattere amministrativo pubblico, centrale o locale.

Vorrei a questo punto ricordare il caso purtroppo esemplare ma, nello stesso tempo, clamoroso, della legge n. 675. Questa legge è stata varata nel 1977, mi pare dopo un dibattito parlamentare che durò all'incirca due anni, con obiettivi vasti e polivalenti, anche se confusi. Questa legge ha funzionato soltanto per le parti che si riagganciavano a misure e ad istituti già esistenti, ad esempio la cassa integrazione guadagni e il fondo per la ricerca applicata. La parte innovativa, quella riguardante il fondo per la ristrutturazione e riconversione, che era poi la parte sostanziale di questa legge, ha causato al paese soltanto

delusioni ed amarezze. Pensate che questa legge è stata approvata il 12 agosto 1977; il regolamento venne poi emanato, con decreto del Presidente della Repubblica, il 22 dicembre 1977; la prima riunione del CIPI per l'emanazione delle direttive generali si tenne il 24 febbraio 1978; si possono contare le riunioni del CIPI che hanno riguardato le direttive di carattere generale, i programmi finalizzati per i singoli settori industriali, le proposte operative per i programmi finalizzati stessi: tali riunioni sono andate avanti fino al maggio 1981. Successivamente è stata emanata un'altra legge, la n. 544, dell'ottobre 1981, per il diritto dei fondi e dei titoli a favore delle grandi imprese, quindi è ripresa la sequenza delle riunioni del CIPI, ma la legge, fino al 31 dicembre 1983, non aveva ancora potuto erogare nemmeno una lira. In questo momento tale legge è sotto contenzioso con la Comunità economica europea, tranne per la parte che riguarda il Mezzogiorno, e si teme che essa non potrà più essere applicata. Si potrebbe fare anche la cronistoria di quello che è finora avvenuto in sede CEE e dei nostri interventi sempre, purtroppo, inadeguati, anche a livello operativo. Ho avuto occasione di parlare di questi problemi con il Presidente del Consiglio circa due mesi fa: egli si è meravigliato quando ho detto che la legge n. 675 non ha ancora dato risultati apprezzabili ed ha affermato che, quando ancora non era Presidente del Consiglio, nelle discussioni con i suoi collaboratori, la legge n. 675 veniva considerata come una legge che aveva dato concreti e positivi risultati.

Purtroppo devo anche notare qualche altra cosa non molto positiva: qualche tempo fa è stata presentata alla Camera un'interrogazione nella quale si chiedeva quali contributi la FIAT avesse ottenuto negli ultimi anni da parte dello Stato e sono state fatte cifre di centinaia di miliardi. Ebbene, io posso affermare che la FIAT non ha mai avuto fino ad oggi nessun contributo pubblico, nè con la legge n. 675, nè con altre leggi.

Ho sotto gli occhi un documento elaborato dalla Confindustria, che non so bene quanto sia attendibile ma che, per certi aspetti, è anche drammatico. Vi è la sequenza delle principali leggi che riguardano la politica industriale. Ad esempio, la legge n. 675, che metteva a disposizione uno stanziamento complessivo di 8.445 miliardi, fino al 31 dicembre 1983 non aveva ancora erogato una lira. Vi è poi la legge n. 46, riguardante il fondo per la ricerca applicata, che stanzia 1.700 miliardi e che, al 31 dicembre 1983 aveva erogato solo 150 miliardi. Il fondo innovazione di 1950 miliardi non aveva erogato niente al 31 dicembre 1983. La legge per lo smantellamento degli impianti siderurgici è quella che ha funzionato meglio, perchè su 550 miliardi ha erogato 330 miliardi. Si potrebbe ancora proseguire con questa sequenza che, tra l'altro, dà la dimostrazione del grosso lavoro svolto dal Parlamento per l'elaborazione di queste leggi, dà la dimostrazione delle grasse aspettative che esistono in campo industriale nel nostro paese ma anche degli scarsi risultati che ne derivano. Tra l'altro l'opinione pubblica crede veramente che la legge, le riunioni del CIPE, gli stanziamenti corrispondano effettivamente alle erogazioni mentre non è affatto così.

Oltre alla legge n. 675 altre leggi italiane sono uscite male dall'esame comunitario, ad esempio la legge n. 815, del 1980, per il

finanziamento dell'autotrasporto è stata respinta; la legge n. 151, del 1981, per il fondo nazionale dei trasporti, è stata contrastata a causa della riserva di forniture in essa contemplata a favore del Mezzogiorno, con argomentazioni che potrebbero estendersi ad altre leggi che prevedono una identica riserva. Esiste oggi certamente il timore che senza un'energica difesa, una presa di posizione politica, prima ancora che tecnica, la stessa legge n. 46 per l'innovazione tecnologica, che è una legge fondamentale per i processi dell'evoluzione industriale, sia bloccata per i programmi più qualificati che essa prevede. Quali sono allora i problemi e le prospettive dell'industria italiana? L'esperienza del passato ci dice che molto di quello che è stato fatto deve essere rivisto. Nell'impostare le decisioni di politica industriale occorrerà, tuttavia, non tanto guardare al possato, quanto ai problemi che l'industria italiana dovrà affrontare nel prossimo periodo. Per individuare tali problemi mi sono rifatto, naturalmente, ad un punto di riferimento obbligato, che è quello del gruppo FIAT. Ho cercato tuttavia di tener conto, nei limiti in cui ciò mi era consentito, anche dei problemi e delle prospettive degli altri settori industriali.

L'industria italiana dovrà ulteriormente incrementare il suo alto grado di internazionalizzazione; lo richiede la natura della nostra economia che deve necessariamente importare meterie prime, prodotti energetici e alimenti. Vale la pena di ricordare , a questo riguardo, alcuni dati: i prodotti industriali esportati sono passati, dagli inizi degli anni '70 ad oggi dal 13 per cento al 21 per cento del prodotto interno lordo. Questi prodotti costituiscono circa il 97 per cento dell'*export* di merci ed oltre il 70 per cento degli introiti complessivi della bilancia dei pagamenti correnti.

L'equilibrio strutturale dei nostri conti con l'estero si ottiene soltanto con un'industria competitiva. L'apporto delle altre voci non può che essere marginale.

La necessità di consolidare le quote sull'*export* mondiale e di estendere qualitativamente e quantitativamente la nostra presenza sui mercati esteri richiede che il tema della competività internazionale sia posto al centro delle decisioni di politica industriale.

Permettetemi di ricordare il notevole cambiamento che c'è stato nella bilancia commeciale del 1983, di cui si conoscono da poco i dati, il notevole miglioramento nel settore dei mezzi di trasporto a cui il gruppo FIAT ha contribuito, credo, in massima parte. Come ciò possa essere avvenuto lo sappiamo proprio grazie agli sforzi che il gruppo FIAT ha dovuto compiere in questi tre anni, non semplici sforzi di intelligenza ma imponenti contributi agli investimenti dell'ordine di 5.000 miliardi nel su ricordato periodo e contributi agli ulteriori investimenti nei prossimi quattro anno per circa 8.000 miliardi, ciò proprio al fine del rinnovo dei prodotti e dei processi e della diminuzione dei costi di produzione.

La competitività sempre più dipenderà dall'andamento dei costi di produzione. Si impone quindi prioritariamente – è materia di dibattito in questi giorni nel confronto tra Governo, parti sindacali, imprenditori e le altre parti sociali – un rapido abbassamento dell'inflazione. Questo è l'elemento primo, determinante che può riportarci o meno a competere con i grossi paesi industriali.

Nel settore che conosco meglio, quello degli autoveicoli, le penalizzazioni accumulate dal lato dei costi verso i grandi concorrenti, come Francia e Germania, sono purtroppo pesantissime.

Dall'entrata in vigore del Sistema monetario europeo ad oggi, abbiamo perso circa 16 punti di competività sulla Francia e circa 9 punti sulla Germania. Tali perdite sono attribuibili principalmente alle diverse velocità con cui sono cresciuti i costi del lavoro, da noi ed altrove.

Le ripercussioni sui ricavi sono state pesanti, in quanto il sistema dei prezzi all'esportazione ha seguito sostanzialmente l'andamento dei costi dei paesi concorrenti. In sostanza abbiamo avuto, a fronte di costi che aumentavano a ritmi italiani, prezzi in lire che aumentavano ai più bassi tassi europei.

Se avete piacere, vi posso fornire per le automobili il prezzo medio in lire del 1983 rispetto al 1982: i nostri prezzi medi all'esportazione sono aumentati di poco più del 6 per cento. La previsione che facciamo per il 1984 rispetto al 1983 è di un aumento dei nostri prezzi all'esportazione al massimo del 4,5 per cento. In base a questo calcolo prevediamo che il rapporto lira-marco nel 1984 sia corrispondente a una media di 625 lire e vada a un finale – a fine anno, appunto – di 640 lire. Quindi in base al 4,5 per cento di aumento prevediamo dei cambi di questo tipo. Ora, a parte il fatto che il cambio lira-marco non si avvicina a queste nostre ipotesi, il 4,5 per cento di aumento dei prezzi rispetto all'aumento dei costi italiani è impossibile da sostenere e questo porta a un successivo periodo di deindustrializzazione nel paese.

Ho letto gli argomenti che il Governatore della Banca d'Italia ha riportato dinanzi a questa Commissione. Egli, per quanto riguarda i processi di deindustrializzazione del nostro paese, si è dimostrato ottimista. Mentre su tutti gli altri punti mi sembra di concordare con le tesi da lui esposte, su tale argomento esprimerei un parere contrario proprio perchè i costi all'interno crescono al ritmo dell'iflazione, mentre i prezzi all'esportazione crescono in relazione all'inflazione degli altri paesi, non corretta dai rapporti di cambio. In Italia, invece, si va facendo strada l'opinione che commerciare invece di produrre è molto più conveniente dal lato dei profitti.

Oggi ci troviamo in una situazione clamorosamente difficile. Pensate, per esempio (e lo vediamo materialmente), che noi abbiamo in Italia un'azienda, la Magneti Marelli, con una tradizione e un nome e abbiamo all'estero, in Germania, la Bosch che è forse la prima nel mondo come qualità dei prodotti di quel tipo. Le nostre produzioni automobilistiche si riforniscono di componenti della Magneti Marelli che fa parte del nostro gruppo. Tali prodotti fino ad un anno fa venivano fabbricati e quindi venduti a prezzi inferiori del 7-8 per cento rispetto a quelli degli analoghi prodotti Bosch. In questo momenti gli articoli della Bosch arrivano in Italia a prezzi più bassi di quelli che può praticare la Magneti Marelli. Quindi le nostre produzioni automobilistiche non hanno alcun dubbio se comprare in Germania i prodotti Bosch o in Italia quelli della Magneti Marelli, i quali oltretutto sono di qualità leggermente inferiore e costano di più. La Magneti Marelli è bloccata in Germania, oggi non si riesce ad esportare più o esporta incidendo sui processi di formazione del reddito. Tutto questo porta a pensare che se

oggi ipoteticamente chiudessimo la Magneti Marelli, comprassimo prodotti, per esempio nell'area del Sud-Est asiatico, li importassimo in Italia e li impiegassimo nella nostra produzione potremmo avere una redditività o comunque delle perdite minori di quelle che riscontriamo oggi dappertutto.

Pensate – lo cito come esempio – che abbiamo completato la progettazione (non svelo qui segreti professionali) di una piccola vettura sul tipo della vecchia «500» riportata alle tecnologie e ai modelli attuali. Vi è ancora uno spazio di mercato per questa vettura che riguarda i paesi del bacino del Mediterraneo, però da soli non riusciamo a produrre tale automobile perchè il numero di esemplari che riusciremmo a vendere non ci consente di colmare la produzione che dovrebbe essere attuata in quantità adeguata per sostenere i costi. A tale riguardo abbiamo sentito i francesi, molto interessati alla realizzazione di questa vettura, indubbiamente molto bella, e dotata di un certo spazio di mercato. Però ci hanno risposto che è impossibile che si possa produrre in un solo stabilimento questa automobile e che sono già obbligati per la situazione sociale del loro paese a produrre in Francia. Si dovrebbero pertanto impiegare due stabilimenti, uno in Francia e uno in Italia, ma ciò significa perdere completamente le economie di scala e non contenere i costi.

Allora abbiamo pensato che nella Corea del Sud sta sorgendo un'efficiente industria automobilistica con costi di produzione molto bassi. Se noi regalassimo – e sappiate che non lo faremo – il progetto di questa vettura a quell'industria automobilistica coreana, che così produrrebbe l'automobile, e la lasciassimo libera di venderla in tutti i paesi del Sud-Est asiatico, prendendo noi l'esclusiva di importazione per l'Italia e per i paesi del bacino del Mediterraneo, faremmo un affare dal punto di vista del reddito più grande di quello che facciamo con le vetture da noi prodotte. Non ci comporteremo in questa maniera perchè abbiamo anche delle responsabilità nei confronti del nostro paese come grande gruppo industriale, ma certo questi da noi citati sono alcuni esempi della tendenza alla deindustrializzazione presente in Italia, che se si accentua può riuscire ad abbassarne il tenore di vita e la capacità competitiva internazionale, portando il nostro paese ad alti livelli di insicurezza.

Prima di parlare dell'inflazione, vorrei parlarvi dell'andamento del confronto per la riduzione del costo del lavoro. I giornali trattano abbondantemente questi argomenti, purtroppo però mi sembra di capire che la situazione non evolve in senso favorevole e che i problemi politici prendono il sopravvento su quelli che interessano il paese sotto il punto di vista della sua economia globale. Mi pare pertanto che la soluzione non solo non sia agevole, ma rischi addirittura di non essere trovata. D'altra parte queste pressioni di carattere politico, che possono essere più o meno comprese, rischiano di farci arrivare ad un accordo i cui contenuti siano così scarsi che, come altre volte è capitato, si confonderebbe l'opinione pubblica, avendo trovato delle soluzioni che non darebbero i risultati auspicati. Quello che ci preoccupa di più in questa materia è il fatto che non si riesce ancora a comprendere che i problemi del costo del lavoro, e soprattutto l'indicizzazione del costo del lavoro e di conseguenza del nostro sistema economico, e il taglio di questa indicizzazione costituiscono

uno dei punti determinanti in tutto questo settore. Abbiamo visto che, anche da parte delle forze sindacali, si vorrebbe, ad esempio, riconsiderare e rivedere in materia di avviamento al lavoro e di mercato del lavoro norme che erano già state fissate nell'accordo del ventidue gennaio dello scorso anno. Norme che hanno già dato la loro pratica attuazione nel senso della liberalizzazione dell'avvio al lavoro più nomitativo che non numerico e che hanno consentito l'assunzione di un notevole numero di persone. Anche in questo campo si vorrebbe tornare indietro nel senso restrittivo, in senso forse anche logico, considerando le cose dal punto di vista delle forze sindacali, di potere del sindacato, ma certamente di danno dell'economia.

Naturalmente non voglio portare qui il parere della Confindustria perchè non compete a me farlo, ma la Confindustria è parte di questa trattativa. Se questo accordo dovesse avviarsi verso uno scarso contenuto in confronto agli obiettivi che voleva raggiungere – in certi casi si è parlato di blocco dei prezzi del mercato del lavoro, blocco che dovrebbe diventare più vincolistico rispetto alle norme precedenti – ritengo che la Confindustria noin firmerebbe questo tipo di accordo.

Il rientro dall'inflazione è quindi un prerequisito indispensabile della politica industriale, anche perchè da esso dipendono i tassi di interesse. Tenere il passo dei mutamenti tecnologici ed organizzativi significa per le imprese realizzare grandi programmi di investimento, che assorbono ingenti risorse finanziarie. Il peso costituito dal costo del denaro sta diventando insopportabile, se si considera qual è in Italia l'effettivo tasso reale di interesse per l'industria, Noi siamo abituati a parlare di tassi reali confrontando i tassi di interesse con il tasso di inflazione, ma per l'industria la cosa è ancora più grave. Dobbiamo infatti considerare il confronto tra il tasso di interesse e l'aumento dei prezzi industriali che l'industria riesce a ricavare. Negli ultimi due anni i prezzi dei prodotti esposti alla concorrenza internazionale sono aumentati, come media degli andamenti all'*export* e sul mercato interno, non più del 7-8 per cento all'anno. In FIAT è anche un po' meno, come già ho detto. È un valore questo destinato in prospettiva a scendere ulteriormente. Credo che ci sia poco avvenire per le imprese che sono costrette a pagare tassi reali dell'ordine del 10 per cento. Quando l'aumento dei prezzi è del 7-8 per cento e gli interessi superano il 17-18 per cento, l'industria paga dunque un tasso del 10 per cento. Tale peso è aumentato tra il 1982 e il 1983 di quasi due punti ed è destinato a crescere ulteriormente, se i tassi di interesse non scenderanno parallelamente ai prezzi dei prodotti industriali. Anche qui il confronto internazionale è sfavorevole. In Fracia i tassi reali per l'industria sono oggi attorno al 3 per cento, in Germania sotto il 6 per cento.

Nell'audizione del 31 gennaio dinanzi a questa Commissione, il Governatore della Banca d'Italia ha ricordato che le imprese hanno conseguito risultati significativi nel «risparmiare risorse finanziarie a parità di prodotto». Non c'è dubbio che gli alti tassi reali di interesse siano una delle concause che hanno determinato questo risultato. Va tuttavia ricordato che l'intensa ripresa degli investimenti (avvenuta tra il 1979 e il 1980), quando i tassi di interesse reali per l'industria erano molto contenuti, è all'origine del processo di razionalizzazione, che ha prodotto i positivi effetti che tutti conosciamo. Tali effetti stanno

certamente esaurendosi, dopo la gelata degli investimenti dell'ultimo triennio. Fatto pari a 100 il volume degli investimenti in macchinari, attrezzature e mezzi di trasporto nel 1980, siamo scesi a circa 80 nel 1983. C'è quindi una diminuzione di oltre il 20 per cento.

Una delle principali esigenze immediate è quella di rimettere in moto il processo di investimento nelle sue varie componenti: nella ricerca e innovazione dei processi produttivi; nella ristrutturazione e riconversione delle attività esistenti; nel consolidamento delle iniziative nel Mezzogiorno; nello sviluppo di nuove attività. In sostanza, c'è bisogno di accelerare e di intensificare il processo di ristrutturazione innovativa, al fine di restare sui mercati internazionali, con prodotti validi a prezzi competitivi. Il sistema industriale italiano dovrà quindi sostenere un poderoso sforzo di investimenti, di ricerca soprattutto e di innovazione. L'autofinanziamento – non facciamoci illusioni – non sarà certo sufficiente. L'industria dovrà essere in condizione di disporre delle risorse necessarie e di remunerarle adeguatamente. Una parte importante dei processi di razionalizzazione produttiva ed organizzativa sarà certamente rivolta all'obiettivo della flessibilità gestionale. È questo un obiettivo imposto dal fatto che i mercati continueranno ad avere andamenti congiunturali molto pronunciati, in rapida successione. Le capacità produttive resteranno, invece, esuberanti rispetto alle possibilità di assorbimento dei mercati. Credo che, ancora per alcuni anni, uno dei più efficaci provvedimenti di politica industriale sia quello di consentire alle imprese di operare in condizioni accettabili di flessibilità gestionale. È evidente che gli interventi dovranno riguardare, principalmente, il più importante fattore di produzione che è il lavoro.

Negli anni 60 e 70 la caratteristica dominante è stata il passaggio da un orientamento alla produzione ad un orientamento al mercato. Nel decennio in corso, fabbrica e mercato restano fondamentali, ma l'orientamento all'innovazione diventa la discriminante principale del successo di un sistema industriale, sia per le singole imprese sia per l'intero paese a cui ci si riferisce.

Avrei voluto mostrarvi ora un breve filmato esemplificativo delle nuove tecnologie adottate dal gruppo FIAT, ma, come stabilito all'inizio della seduta, la proiezione sarà rimandata a più tardi. Desidero poi invitare il Presidente e i membri della Commissione a visitarci a Torino, per rendersi conto *de visu* non solo del luogo dove queste tenologie si producono, ma anche del luogo dove esse sono impiegate. Anche i non tecnici così potranno rendersi conto di come sta cambiando il processo produttivo. Abbiamo interi stabilimenti in cui l'automazione e i sistemi di robotizzazione sono estremamente avanzati. Sarà possibile rendersi conto di come sta cambiando il rapporto tra operai, impiegati, tecnici e non, da un tempo ad oggi. Credo che ove l'invito possa essere accolto la visita si dimostrerebbe utile al raggiungimento di quegli scopi che la Commissione si prefigge.

PRESIDENTE. L'ufficio di Presidenza valuterà l'agomento. La ringrazio intanto per l'invito.

ROMITI. Per quanto riguarda gli strumenti di politica industriale – e non credo di essere troppo orgoglioso dicendo questo – tengo a dire che

le imprese sono le vere ed uniche protagoniste dello sviluppo industriale. Gli interventi di politica industriale sono efficaci se servono a stimolare e accompagnare i programmi delle imprese, non se tendono a surrogarli. Nell'approntare e nel modificare gli strumenti, occorre sempre aver presente che essi devono servire le imprese, non servirsi di esse. Sono considerazioni forse ovvie, ma ripeterle evita probabilmente errori che in passato sono stati commessi. Infatti, abbiamo messo assieme un sistema complicato, nel quale una miriade di norme, di adempimenti amministrativi, di controlli burocratici impacciano la gestione dell'impresa con costi elevati e notevole impegno di risorse professionali ed anche manageriali. Non è certo un caso che la domanda di *deregulation* cresca e comincino a prendere forma ipotesi governative e parlamentari in tal senso.

Spiace soltanto che nel paese detentore del primato dei «lacci e lacciuoli» tali iniziative di *deregulation* partano con così grande ritardo. Mi auguro che, ancor prima del termine di questa indagine conoscitiva della Commissione industria del Senato, il Parlamento ed il Governo impugnino con decisione le cesoie del potatore, strumento indispensabile per iniziare un nuovo corso di politica industriale. Ma come affrontare e far funzionare strumenti più agevoli di politica industriale? Vi è, anzitutto, il problema degli orizzonti temporali di riferimento. È un problema che riguarda anche le imprese, che lo risolvono predisponendo non soltanto il *budget* annuale, ma anche e soprattutto piani pluriennali a medio termine e piani strategici di lungo periodo. Credo che anche per la politica industriale sia utile seguire la stessa logica.

Sappiamo tutti, d'altra parte, che emanare leggi in Italia – soprattutto quelle di tipo strutturale quali una nuova legge n. 675 o una nuova legge n. 183 – è un'operazione assai lunga e complessa per l'attuale struttura italiana. Fino a che si resta su indicazioni di carattere generale tutte le parti concordano; però, man mano che si entra nel concreto, le opinioni e gli interessi divergono, l'*iter* si prolunga eccessivamente, gli obiettivi iniziali vengono spesso stravolti.

Anche per questi motivi mi sembra utile ragionare sulla base di un orientamento che preveda tre ordini di strumenti. In primo luogo quelli destinati a dare continuità ai meccanismi di intervento che si sono rilevati validi rispetto alle esigenze attuali delle imprese; intendo riferirmi a strumenti e misure in grado di assicurare la flessibilità gestionale. Secondariamente, quelli rivolti a migliorare il funzionamento delle imprese e a stimolarne un ordinato sviluppo; i criteri da seguire sono quelli dell'automatismo, della trasparenza e della semplicità. Infine quelli diretti a favorire la realizzazione di importanti modifiche strutturali in grandi imprese o in sistemi di imprese; qui si può pensare ad esempio ad una impostazione di tipo contrattuale ed anche a misure *ad hoc*, sull'esempio francese.

Il sistema degli interventi di politica industriale denuncia chiaramente i suoi limiti di impostazione. Credo che i tempi siano maturi per passare con gradualità da un sistema tutto incentrato sulle agevolazioni finanziarie ad un sistema nel quale gli incentivi reali abbiano un rilievo via via crescente. Questa è un'espressione che si è sentita molto negli ultimi tempi, anche se è rimasta abbastanza vaga. Costituisce un incentivo reale non soltanto il buon funzionamento dei servizi pubblici

(ferrovie, poste e telefoni), ma anche il fatto che il Ministro degli esteri sia il primo venditore della «azienda Italia», che l'ICE svolga in pieno i propri compiti, che il Parlamento produca leggi che siano realmente applicate nei tempi previsti e che non vengano bloccate a Bruxelles in un secondo momento. È un incentivo reale importante anche una normativa tecnica che, nell'impostazione e nella gestione, risulti uno strumento consapevole per promuovere ed accrescere la produttività internazionale della nostra industria, come accade negli altri paesi. Si parla in questo periodo, per esempio, di una nuova normativa nel campo dei carburanti per autoveicoli. La Germania si sta muovendo di più, spesso sotto l'impeto di passioni delle forze politiche o di gruppi organizzati, certamente non tenendo conto che queste decisioni ricadono anche sull'industria. Sono considerazioni che forse non riguardano solo il settore automibilistico. Conoscete una delle cause per cui l'industria automobilistica giapponese è così competitiva sul mercato americano? Perchè quando in Giappone si è deciso di avviare un'industria automobilistica su larghissima scala, sono state adottate le stesse norme vigenti negli Stati Uniti, che sono profondamente diverse da quelle europee. Quindi un'automobile prodotta in Giappone che viene esportata negli Stati Uniti non ha bisogno di alcuna modifica, mentre un'automobile europea, ugualmente esportata negli Stati Uniti, ha bisogno di rifacimenti così particolari e di così grande costo che l'esportazione viene in partenza enormemente penalizzata.

Fondamentale incentivo reale è, soprattutto, la domanda pubblica. Negli altri paesi, a cominciare dagli Stati Uniti, essa costituisce il vero elemento portante della politica industriale. La sconsolante realtà italiana è sotto gli occhi di tutti: vi è una frammentazione in una miriade di centri di decisione, senza alcun coordinamento, senza alcun disegno unitario che metta a frutto gli ingenti volumi degli acquisti pubblici (la spesa per investimenti del settore pubblico allargato è stata nel 1982 dell'ordine di 30 mila miliardi di lire). Certo, si è sacrificato sull'altare delle autonomie locali – regionali, provinciali e comunali – e su quello di una democrazia perfetta il fatto che questi ingenti investimenti pubblici potessero essere programmati, finalizzati ed attuati proprio per il miglioramento dell'assetto industriale italiano e quindi per il tenore di vita del paese. So che la Commissione industria della Camera dei deputati sta conducendo un'indagine conoscitiva sulla domanda pubblica e mi auguro che da essa si possa trarre qualche utile indicazione.

In prospettiva credo che sia necessario anche ridurre l'area della discrezionalità a favore di strumenti il più possibile automatici; naturalmente deve essere previsto un adeguato meccanismo di controllo *ex post*, attraverso procedure molto rigorose. La discrezionalità politico-amministrativa dovrebbe essere limitata soltanto alle decisioni riguardanti programmi ed iniziative veramente qualificanti. Nel breve termine si può pensare almeno a sfoltire il numero dei soggetti che intervengono nella gestione degli incentivi; peraltro il funzionamento del Fondo per la ricerca applicata è certamente migliorato dopo che la legge n. 46 del 1982 ha operato in questa direzione.

Signor Presidente, ho completato la parte di carattere generale e

vorrei accennare molto rapidamente ai problemi specifici che attengono, secondo il nostro punto di vista, al miglioramento della politica industriale italiana.

In materia di occupazione e di costo del lavoro le misure pubbliche che condizionano i livelli di competitività delle imprese sono quelle che regolamentano il mercato del lavoro e quelle che agiscono sugli oneri sociali. Nelle prime rientrano le modalità di avviamento al lavoro e di riadeguamento degli organici. Per esse è necessario concedere lo spazio più ampio possibile alle assunzioni nominative (che nel corso del 1983 hanno permesso soprattutto le assunzioni di giovani), rendendo operativo il contratto con finalità formative; ciò costituiva un'innovazione fondamentale ed importante dell'accordo del 22 gennaio 1983, rimasta sinora inapplicata. Occorre, inoltre, introdurre una nuova normativa in tema di contratto a tempo determinato, che è un'esigenza per l'industria ma anche un'aspettativa per i lavoratori. La flessibilità operativa è, come ho accennato poc'anzi, una esigenza prioritaria per le imprese ed il contratto a termine è lo strumento più idoneo per garantire tale flessibilità.

Ad esso occorre collegare anche l'occupazione *part-time*. Per l'adeguamento degli organici servono, più che nuove norme, strumenti di sostegno dei redditi perchè i licenziati possano cominciare a contare su un trattamento economico socialmente accettabile.

Come alternativa alla cassa integrazione, oggi utilizzata anche per i casi patologici, la soluzione, secondo noi, è quella di allargare anche ai casi di licenziamento per crisi aziendale l'indennità di disoccupazione speciale, con importi adeguati e per un periodo di tempo tale da consentire la ricerca di una nuova occupazione. Per la formazione occorrono finanziamenti che assecondino i programmi delle imprese, in linea con il mutare delle esigenze industriali.

Credo che l'estensione della cassa integrazione debba essere commisurata alla durata dei processi di ristrutturazione che, per loro natura, sono lunghi e complessi. Ricordo che il tempo necessario per i processi di ristrutturazione industriale va da quattro a cinque anni. Poichè la ristrutturazione è un fenomeno fisiologico, i lavoratori sospesi devono godere di trattamenti non ridotti per tutto il periodo necessario alla ristrutturazione, senza che ciò possa essere etichettato come assistenza. In caso di crisi, invece, quando non esistono prospettive per il rientro in azienda dei lavoratori, per evitare che la cassa integrazione si trasformi in una pura e semplice forma assistenziale, bisogna fissare dei limiti alla durata del trattamento di cassa integrazione, prevedere misure, quali il prepensionamento, atte a facilitare la graduale uscita dei lavoratori ed utilizzare l'indennità di disoccupazione speciale. L'indennità di disoccupazione speciale dovrà essere utilizzata sia in alternativa alla cassa integrazione, nei casi di aziende in cui è cessata l'attività produttiva,sia a sostegno dei redditi dei lavoratori dopo la scadenza del limite massimo della cassa integrazione.

Per quanto riguarda il costo del lavoro, come previsto dal più recente decreto-legge di proroga della fiscalizzazione degli oneri sociali, è indifferibile la riforma strutturale ed organica del sistema contributivo. Mi permetto di sottolineare la protesta da parte dell'industria per un sistema che prevede il rinnovo della fiscalizzazione degli oneri sociali,

sempre di brevissimo periodo e quasi condizionante per l'industria. Il problema della fiscalizzazione degli oneri sociali è un problema di struttura del costo del lavoro; non può essere visto, come è visto da anni, sotto l'ottica di proroghe temporanee di un mese, due mesi, tre mesi. Il Governo prima, e poi il Parlamento, devono affrontare questo argomento. L'industria lavora sulla base di programmi pluriennali; non può vivere e programmare con un costo del lavoro e delle fiscalizzazioni che oggi ci sono, domani possono non esserci e sono sempre nel gioco delle parti politiche, più che nell'interesse del paese.

In materia di ristrutturazione e riconversione, e più in generale di investimenti, la prima cosa da rimarcare è che al momento non è operante alcuno strumento di politica industriale. Ho in precedenza parlato della legge n. 675, che ha cessato di funzionare il 31 dicembre 1982 ed è stata accettata l'indicazione della Comunità economica europea di non rinnovarla. È stato solo approvato il rifinanziamento per la copertura parziale degli impegni assunti a tutto il 1983.

In pratica oggi le imprese non hanno a disposizione alcuna agevolazione specificatamente rivolta a sostenere i processi di ristrutturazione nè a stimolare la ripresa degli investimenti. Credo che occorra puntare subito su due misure: la prima consiste nel dare continuità su base pluriennale, almeno tre anni, al contributo per gli investimenti, adottando la formula abbastanza collaudata dell'IVA negativa. Altri paesi della Comunità l'hanno adottata con risultati soddisfacenti. Alcune anomalie di funzionamento, certo, vanno corrette; ad esempio quella che riguarda gli intervalli di applicazione, per non escludere proprio gli impianti di maggiore complessità. L'intervento deve essere certamente più flessibile, ma certo è uno degli strumenti più efficaci che possono essere adottati in questo momento. Ritengo personalmente che le obiezioni tecniche avanzate dal Ministro delle finanze siano superabili, considerando l'indubbia efficacia di tale strumento rispetto ad altri. La seconda misura, che in questo momento dovrebbe essere attuata, consiste nel concretare un'idea del Ministro del tesoro sulla concessione di un contributo sui mutui a medio termine. Tale idea nasce dalla constatazione che l'obiettivo prioritario del programma economico del Governo è il riallineamento dell'inflazione italiana alla media europea nell'arco dei prossimi due anni. Di conseguenza, anche i tassi di interesse dovrebbero avere analogo andamento. Il Governo, se intende realmente impegnarsi sull'allineamento dell'inflazione italiana alla media europea, dovrebbe scommettere sulla riuscita di questa manovra, anticipandone i risultati attraverso la concessione di un contributo pari alla differenza tra i tassi di interesse medi italiani e quelli europei. Sotto il profilo tecnico, il contributo dovrebbe essere concesso su mutui di durata almeno quinquennale, stipulati da imprese industriali nel 1984, a fronte di programmi di investimento da effettuare in Italia. L'agevolazione, naturalmente, dovrebbe essere concessa dal Tesoro per le quote di mutuo erogate nel 1984 e nel 1985. Credo che, di fronte ad uno stanziamento relativamente modesto – 400-500 miliardi nel 1984 – si avrebbero ritorni consistenti e soprattutto si darebbe la possibilità alle imprese di riavviare programmi di investimento che oggi, invece, vengono tenuti fermi. Tale misura servirebbe anche a sdrammatizzare la situazione originata dalla pesantezza dei tassi di interesse.

In tema poi di innovazione tecnologica, l'apposito fondo costituito

con la legge n. 46 può essere definito valido, a condizione che possano essere superati, cosa che noi auspichiamo, gli ostacoli posti dalla Comunità europea.

Come noto, la Comunità si è riservata il potere di controllo e di approvazione per tutti i programmi superiori ai 10 miliardi di lire, e chi mi ascolta sa bene che cosa significhino 10 miliardi di lire rispetto ai programmi di innovazione che, per loro natura, sono costosi, complessi e molto delicati.

È quindi necessario un forte impegno soprattutto politico per sbloccare questa situazione nei confronti della Comunità. D'altra parte è bene ricordare che la Comunità europea è già intervenuta pesantemente riducendo al 55 per cento la copertura massima del finanziamento, a fronte dell'80 per cento originariamente previsto da questa legge. Per il breve periodo, inoltre, oltre alla difesa in sede di Comunità europea, occorre anche puntare su un adeguato potenziamento del fondo.

In prospettiva, si può pensare a modifiche di funzionamento che riprendano l'impostazione originaria del fondo per l'innovazione. Il fondo per l'innovazione nacque proprio qui in Senato; era inserito nel famoso decretone dell'agosto 1980 del secondo Governo Cossiga, che poi decadde con la caduta del Governo. Tale provvedimento prevedeva meccanismi certamente più automatici, commisurando l'entità dell'incentivo al flusso degli investimenti e all'apporto di nuovo capitale. Anche in questo caso un riferimento temporale mi è d'obbligo: questo decretone dell'agosto 1980 nacque da una gestazione in sede politica risalente alla primavera di quell'anno.

Siamo ormai quasi alla primavera del 1984 e la legge non ha ancora cominciato a funzionare e i processi industriali purtroppo non possono aspettare.

Il «decretone» del 1980 decadde e fu poi presentato di nuovo dal Governo Forlani e dai Governi successivi. Quindi fu convertito in quella legge che oggi non solo non funziona, ma rischia di trovare degli ostacoli insormontabili presso la Comunità europea.

PRESIDENTE. Mi sembra che lei voglia dire che ancora non si perviene all'erogazione delle somme impegnate e ai risultati delle istruttorie compiute. Quindi direi che tale legge non funziona perchè non riesce ad arrivare alla fase finale che – capisco – è ciò che invece interessa l'industria. Specificherei però che essa non riesce a pervenire a tale fase perchè si blocca prima dell'erogazione. Sul giudizio in merito al suo funzionamento forse è solo questo il punto da approfondire e pertanto farei un «distinguo» al riguardo della legge n. 675.

COLAJANNI. La legge n. 675 è stata soppressa per ordine della CEE.

ROMITI. Ha cessato di avere effetto il 31 ottobre 1982.

PRESIDENTE. Vorrei fare una precisazione. Lei parla di cattivo funzionamento in quanto non vi è stata l'erogazione o perchè si riferisce anche alle procedure?

ROMITI. La nostra preoccupazione in questo momento è costituita dal fatto che la legge n. 46 è bloccata a Bruxelles.

PRESIDENTE. Volevo precisare proprio questo punto.

ROMITI. In materia di ricerca e sviluppo, il funzionamento del Fondo ricerca applicata è, come già ho accennato, notevolmente migliorato, dopo gli snellimenti introdotti con la legge n. 46.

Anche per questo Fondo, le risorse disponibili sono praticamente esaurite. Occorre adeguare gli stanziamenti alle esigenze del sistema industriale, per evitare i lunghi periodi di aridità verificatisi in passato, con pesanti ripercussioni in un'attività così delicata per la gestione aziendale quale è la ricerca.

In materia di agevolazioni alle iniziative industriali nel Mezzogiorno, l'ennesima proroga della legge n. 183 del 1976 al 30 luglio 1984 lascia irrisolti tutti i problemi di fondo.

Temo che non sia possibile entro tale data procedere ad un rinnovo radicale del sistema delle agevolazioni. L'esperienza del passato insegna che profondi cambiamenti richiederebbero sicuramente tempi lunghissimi, sia per l'approvazione delle nuove norme in sede parlamentare, sia per la loro successiva applicazione, creando vuoti operativi in un momento particolarmente difficile. Credo, tuttavia, che alcune innovazioni importanti vadano prontamente introdotte.

Anche la realtà dell'industria meridionale oggi è caratterizzata dal netto prevalere di problemi di ristrutturazione delle aziende esistenti rispetto alle possibilità di sviluppo di nuove iniziative. Sinora le agevolazioni sono state finalizzate soprattutto a favore dei nuovi investimenti. In futuro si dovrà prestare invece maggiore attenzione alle esigenze delle aziende già operanti.

Ciò comporta alcune importanti modifiche nel sistema degli incentivi. Innanzi tutto il cosiddetto vincolo occupazionale non può più essere mantenuto. Pertanto occorre prevedere la separazione tra l'obiettivo dell'investimento volto ad accrescere la competitività dell'impresa (e quindi agevolabile in quanto tale) e l'obiettivo dell'aumento e del mantenimento dei livelli occupazionali. Purtroppo automazione significa riduzione di manodopera, ma significa anche la permanenza in vita dell'impresa. La non automazione, al contrario, sovente vuol dire eliminazione dal mercato per effetto della concorrenza internazionale.

Questo obiettivo dovrebbe essere perseguito mediante agevolazioni specifiche, del tipo «premio all'occupazione», erogabili annualmente, limitatamente all'incremento dell'occupazione rispetto ad un anno base.

La nuova legge dovrebbe inoltre costituire l'occasione per dare una definitiva sistemazione alle iniziative già effettuate nell'ambito della legge n. 183, per le quali le mutate situazioni del mercato e delle tecnologie non hanno consentito il raggiungimento e/o il mantenimento dei livelli occupazionali inizialmente previsti, con conseguente blocco degli incentivi.

Tutti gli investimenti, siano essi destinati al primo impianto, all'ampliamento, all'ammodernamento, alla riattivazione, alla ristrutturazione devono poter accedere in egual misura alle agevolazioni.

In particolare, l'allargamento degli incentivi alla ristrutturazione consentirebbe di colmare il vuoto determinatosi con la fine della legge n. 675.

Le penalizzazioni tuttora esistenti per le grandi imprese dovrebbero essere rimosse, eliminando il tetto degli investimenti finanziari a tasso agevolato.

Ciò per le grandi imprese – ad esempio quelle del gruppo FIAT – ha condizionato alcune iniziative che avrebbero dovuto essere prese nel Mezzogiorno.

Inoltre, ai fini della maggiorazione degli incentivi, il concetto di «area particolarmente depressa», basato su criteri meramente statistici, andrebbe sostituito od almeno affiancato a quello di «area-crisi», che tenga conto delle realtà effettivamente esistenti.

La legislazione attuale prevede che le amministrazioni e gli enti pubblici riservino agli stabilimenti situati nel Mezzogiorno il 30 per cento delle forniture, ma l'applicazione di questa norma è sempre stata disattesa.

La nuova legge per il Mezzogiorno dovrebbe riprendere con maggior decisione l'obbligo della riserva e introdurre controlli severi e sanzioni in caso di non ottemperanza.

Occorre, al riguardo, essere molto decisi nel fronteggiare possibili iniziative contro il principio della riserva da parte della CEE, di cui già esistono notevoli avvisaglie, come il citato caso della legge n. 151 del 1981 per il Fondo nazionale trasporti, la quale prevedeva delle riserve per il Mezzogiorno ed è stata bloccata e respinta dalla Comunità economica europea.

Sui problemi dei finanziamenti delle imprese vi ha parlato con autorità e competenza il Governatore della Banca d'Italia.

Credo che i termini della questione, anche per l'infittirsi di studi e di convegni sull'argomento, siano ormai sufficientemente noti.

Recenti provvedimenti (legge n. 649 del 1983) creano le condizioni per accentuare il già pesante spiazzamento causato sul mercato finanziario dalla concorrenza di titoli statali ed atipici nei confronti del capitale di rischio.

Credo che oggi nei confronti dei capitale di rischio della borsa non esistano titoli pregiudiziali neanche di ordine politico. Mi pare, anzi, che nemmeno il Partito comunista si opponga più come in passato alla questione del capitale di rischio. Esso è l'elemento fondamentale nel sistema occidentale per alimentare le possibilità di ampliamento delle imprese. Peraltro la tassazione dei dividendi, delle azioni è arrivata ad un punto tale da scoraggiare gli investimenti in questi settori.

Potremmo parlare a lungo della ristrutturazione delle borse valori italiane, della ristrettezza dei pochi titoli che raccolgono l'interesse del risparmiatore, del fatto che egli è più attratto da utili di *capital gain* che non dalla redditività dei titoli stessi, ma è certo che tutta la materia – soprattutto per la parte fiscale che riguarda i titoli emessi dallo Stato e i cosiddetti titoli atipici – è strutturata in maniera tale da scoraggiare l'afflusso del risparmio verso il capitale di rischio. Credo che una moderna democrazia industriale – e quindi una moderna democrazia in senso lato – dovrebbe farsi carico della regolamentazione e della

facilitazione dell'afflusso del risparmio verso le forme più sane, ossia quelle delle imprese e delle industrie che costituiscono il tessuto connettivo di un paese che veramente intenda migliorare i propri redditi e la propria situazione complessiva.

Per quanto riguarda i problemi connessi all'internazionalizzazione delle imprese italiane, molti sono gli incentivi necessari per avvicinarsi ai concorrenti stranieri.

In materia valutaria, la prevista riforma della legge n. 159 e la delega al Governo per riformulare la normativa costituiscono una buona occasione di una legislazione adeguata alle esigenze delle imprese.

La revisione dovrebbe ispirarsi a criteri di chiarezza e di facile comprensione, con una verifica di coerenza da effettuarsi anche attraverso la predisposizione di un testo unico.

La revisione dovrebbe porsi l'obiettivo di un sostanziale snellimento delle procedure, sulla linea di una graduale liberalizzazione e della *deregulation*.

A tal fine, è indispensabile:

a) definire chiaramente le competenze dei vari livelli politici e amministrativi;

b) sostituire, in tutti i casi possibili, alle verifiche ed adempimenti preliminari, la responsabile dichiarazione dell'operatore; tale principio dovrebbe senz'altro essere applicato nei confronti dei «grandi esportatori»; si tratta cioè si credere prima alla parola delle imprese, e colpire pesantemente le trasgressioni, evitando però le procedure preliminari per adempimenti di carattere valutario;

c) migliorare le strutture della Pubblica Amministrazione, dotandola di personale qualificato e di mezzo tecnici adeguati.

In particolare, per agevolare l'operatività delle esportazioni, riducendo i costi per le aziende, sono necessarie misure per:

a) ampliare, per un periodo superiore agli attuali sette giorni, i termini entro i quali deve essere utilizzata dagli operatori italiani la divisa estera proveniente dalle esportazioni;

b) abolire l'attuale norma che assoggetta le esportazioni con regolamento dilazionato a finanziamento abbligatorio;

c) istituire un più ampio « automatismo» a livello valutario (ma anche assicurativo e finanziario, nell'ambito della legge 227/1977) relativamente all'incorporazione di componenti esteri in nostre forniture destinate all'export.

La revisione della normativa dovrebbe riguardare anche altre operazioni relative a transazioni non commerciali, quali ad esempio l'assistenza tecnica, i lavori all'estero, le *royalties*, gli investimenti all'estero.

In tutti i paesi il sistema agevolativo per l'export (finanziamenti e assicurazioni) è oggetto di cure costanti e di tempestive revisioni. Anche in Italia, indubbiamente, negli ultimi anni c'è stato un miglioramento.

Tuttavia, siamo ancora lontani dagli altri grandi paesi concorrenti, per quanto riguarda la quantità delle risorse e la qualità del funzionamento degli istituti e degli strumenti operativi.

Si richiedono quindi non tanto nuove leggi, quanto indirizzi politici ed interventi sugli organismi che gestiscono il sistema agevolativo. Naturalmente, al Parlamento è demandata la determinazione dell'entità delle risorse da destinare a questo fondamentale capitolo di intervento.

Sul piano degli indirizzi politici, di competenza del Governo, dovrebbe essere modificato l'approccio seguito nel valutare le operazioni agevolabili, nel senso di una maggiore lungimiranza nel considerare ritorni in prospettiva per la nostra economia.

Va anche rafforzata la presenza italiana in sede OCSE (dove, attraverso il cosiddetto *Consensus*, vengono regolate le norme finanziarie) al fine di tutelare meglio gli interessi degli esportatori italiani oggi fortemente penalizzati rispetto ai concorrenti esteri, operanti in paesi a valuta forte.

Sul piano del funzionamento operativo è necessario consentire l'utilizzo (nella fatturazione, nella denominazione del credito e suo smobilizzo) di una più ampia gamma di monete. Non possiamo non avere la libertà di utilizzare nelle operazioni di commercio internazionale più monete. È esigenza inderogabile.

La fatturazione in lire italiane, ed altre valute ritenute deboli, è infatti talvolta necessaria per ragioni di natura commerciale.

I vari istituti pubblici che si occupano del commercio con l'estero (SACE, MEDIOCREDITO, ICE) devono poter lavorare in modo più coordinato ed organico, per consentire in tempi rapidi lo snellimento delle procedure e la riduzione dei tempi tecnici per lo smobilizzo dei crediti.

Mi avvio a concludere. Come premesso all'inizio, ho toccato diversi aspetti, perchè molti sono gli elementi che influiscono sulla politica industriale.

Questi elementi interessano competenze e sedi decisionali diverse. Ritengo che questa indagine conoscitiva costituisca un momento importante per raccogliere, verificare e confrontare i punti di vista delle diverse parti interessate al miglioramento della politica industriale del nostro paese.

Mi auguro che la Vostra inizitiva contribuisca a rendere meno frammentari e conflittuali i rapporti tra Governo, forze politiche e sociali, mondo imprenditoriale su un tema così vitale e determinante per l'avvenire del nostro paese.

I lavori vengono sospesi alle ore 11,40 e sono ripresi alle ore 11,45.

PRESIDENTE. Avremo modo, dottor Romiti, di farci un'idea delle nuove tecnologie dell'azienda in occasione della visita che senz'altro faremo, ringraziandovi fin d'ora per l'invito.

Le domande che i senatori faranno saranno un tentativo per acquisire ulteriori elementi conoscitivi, senza ovviamente dare a questo confronto il carattere di un dibattito politico.

Detto questo, vorrei fare qualche domanda. Lei ci ha parlato dello sforzo enorme che è stato compiuto dal gruppo per sostenere l'introduzione di nuove tecnologie e la ricerca applicata, per la

necessaria trasformazione aziendale. Vorrei sapere da Lei, anche possibilmente in termini finanziari, qual è lo sforzo che l'impresa si accinge a sostenere nei prossimi anni per l'ulteriore avanzamento tecnologico.

Si è parlato, mi sembra in termini sufficientemente approfonditi e lei ci ha fatto conoscere una sua valutazione al riguardo, di due strumenti legislativi: mi riferisco alla legge n. 675 del 1977 e alla legge n. 46 del 1982. Abbiamo sentito ancora una volta quello che già sapevamo: che le agevolazioni previste da questi strumenti, indipendentemente dalle istruttorie compiute e dalle procedure svolte, dalle somme che sono state impegnate, non sono state oggetto di attuazione. Quindi, la FIAT che tende a servirsi di questi due strumenti per la riconversione e ristrutturazione industriale, come le altre imprese italiane, con le legge n. 46 non ha ancora visto una lira.

Ora noi sappiamo che tutto questo dipende soprattutto da un contenzioso in atto con la Comunità Europea. Riteniamo che questi termini e vincoli debbano essere oggetto di un chiarimento che prossimamente avremo col Governo, perchè sul rapporto con la CEE il Parlamento deve dire una parola più chiara e conoscere più a fondo quello che succede.

Intanto, vorremmo sapere da lei quali effetti indotti, se così li si può definire, sono derivati fino a questo momento per l'industria italiana e in particolare per la sua azienda dal venir meno di quelle agevolazioni da cui potevano discendere delle legittime aspettative. Capisco che non è facile quantificare il danno ottenuto per il venir meno di erogazioni ed interventi, ma ugualmente gradiremmo avere una sua valutazione più puntuale che, partendo da un piano più generale, meglio ci approfondisca l'argomento.

Passo alla terza domanda. Vorrei sapere se lei ritiene che queste due leggi di incentivazione, ovviamente ispirate a filosofie tra loro molto diverse, hanno contribuito ad orientare le scelte dell'industria italiana, e in particolare della sua azienda, o se invece hanno costituito semplicemente un elemento agevolativo per la riduzione dei costi. Mi rendo conto naturalmente che in proposito la mancata erogazione rimane il punto centrale e più grave ma, prescindendo da questo, vorrei sapere fino a che punto questi due strumenti legislativi sono risultati incisivi, pur senza determinare in concreto nessuna agevolazione per le imprese. Vorrei sapere insomma se le leggi n. 675 del 1977 e n. 46 del 1982 hanno consentito e determinato una sorta di influenza sulle scelte aziendali dell'industria italiana.

La mia quarta ed ultima domanda riguarda il piano auto. In proposito vorrei sapere che valutazioni si possono dare oggi, col senno di poi, sulle indicazioni contenute in detto piano. Inoltre, se possibile, vorrei sapere quali effetti esso può avere avuto in concreto nell'orientare le scelte del settore auto e del suo gruppo in particolare. In sostanza vorrei sapere se detto piano si è risolto in un'esercitazione accademica o se invece si è dimostrato nei fatti uno strumento concreto e reale d'intervento.

Sono queste le valutazioni che oggi, ai fini di una proiezione storica, ci interesserebbe conoscere da Lei.

ROMITI. Signor Presidente, intendo innanzi tutto rispondere alla prima domanda riguardante l'entità degli investimenti fatti dall'intero gruppo FIAT nei tre anni trascorsi e quella degli investimenti che saranno operativi nel prossimo triennio, ossia negli anni 1984, 1985 e 1986. Nel darvi tali dati che rilevo dai nostri documenti interni, distinguerò gli importi per investimenti, macchinari, impianti ed attrezzature da quelli che sono invece gli investimenti per spese di ricerca. Vi prego poi di tener presente che, per prassi del gruppo, le cifre per investimenti fissi vengono capitalizzate, mentre le spese relative a ricerca e sviluppo non vengono sopportate dai singoli esercizi, ma sono tutte spesate anno per anno e non vengono riportate a nuovo. Nel periodo 1891, 1982 e 1983 la spesa per investimenti fissi è ammontata a 4.100 miliardi, mentre la spesa per ricerca e sviluppo negli stessi tre anni è stata pari a 1.500 miliardi, con un totale quindi, tra l'uno e l'altro, di circa 5.600 miliardi. Per il 1984, 1985 e 1986 le previsioni sono le seguenti: nel 1984 gli investimenti fissi saranno di 1.900 miliardi; nel 1985 di 2.000 miliardi e nel 1986 di 2.200 miliardi. Gli investimenti previsti per ricerca e sviluppo nello stesso triennio ammontano all'incirca a 2.000 miliardi, con un totale quindi per i due investimenti di oltre 8.000 miliardi. Se dunque sommiamo le cifre esborsate nel periodo dei 6 anni, ci accorgeremo che la FIAT ha speso o sta per spendere, tra spese per investimenti fissi e spesa di ricerca, oltre 13.500 miliardi.

Il Presidente mi ha poi rivolto delle domande sulle conseguenze che la mancata erogazione, derivata dalla non applicazione della legge n. 675 e della legge n. 46, ha generato nell'ambito dei nostri comportamenti. A tale proposito, signor Presidente, le debbo dire che la legge n. 46, e lo spirito con cui la discussione di questa legge era stata impostata, aveva dato a noi gruppo FIAT l'illusione che, proprio perchè ci sembrava che tutte le forze politiche avessero ravvisato l'urgenza di una regolamentazione in materia, avrebbe finalmente operato con una rapidità non certo consueta nel sistema italiano. Sulla base di questa speranza abbiamo impostato i nostri programmi di investimento. Pensi, Presidente, che soltanto per il lancio – riporto cifre già conosciute dall'opinione pubblica e quindi anche dai membri del Parlamento – del modello della «UNO» abbiamo speso all'incirca 1.000 miliardi per investimenti di capitale fisso e che inoltre abbiamo sostenuto spese per ricerca, attrezzatura e progettazione per un importo vicino ai 400 miliardi. Probabilmente uno sforzo così imponente, che pure ci ha ripagato dal lato del prodotto e da quello dei costi perchè effettivamente questo modello oggi è considerato, nel suo genere e nella sua classe, fra i migliori esistenti nel mondo, non sarebbe stato affrontato o per lo meno non in questa misura se avessimo pensato che la legge n. 46 in particolare e la legge n. 675 non avrebbero dato i loro sviluppi nel tempo dovuto. Venendo a mancare queste forme di finanziamento a seguito della non applicazione delle leggi suddette, per sostenere il programma che intanto era stato avviato, abbiamo dovuto compiere uno sforzo abnorme al nostro interno, riducendo altri tipi di necessità ed in particolare il capitale di funzionamento, quel capitale cioè costituito dal complesso imponente di cifre immobilizzate nel credito verso la clientela, magazzino, debiti verso i creditori, eccetera. Abbiamo

insomma dovuto fare una politica di drastico contenimento per recuperare, dal punto di vista finanziario, quello che ci è venuto a mancare per effetto dell'inapplicabilità delle leggi stesse e per tenere fronte ai programmi che avevamo predisposti.

Come accennavo poco fa, la FIAT ha predisposto dei programmi per il 1984, 1985 e 1986; noi riteniamo che gran parte di essi, che tengono conto delle situazioni del passato e delle possibilità dell'azienda, siano realizzabili anche senza l'erogazione di queste agevolazioni, sempre che il mercato mantenga l'andamento che avevamo previsto, il tasso italiano di inflazione si avvicini a quello dei paesi con i quali ci confrontiamo e i tassi di cambio rispecchino la situazione dell'inflazione nei vari paesi. Dobbiamo prima riordinare la situazione esistente e poi, se le leggi citate troveranno effettiva applicazione, potremo avviare ulteriori programmi, non solo nel campo dell'automobile ma anche negli altri settori nei quali siamo presenti.

Lei ci ha parlato prima della mancata erogazione dei contributi previsti con la legge n. 675 del 1977; essendo stata sbloccata la situazione del Meridione nei primi mesi di quest'anno, solo adesso abbiamo cominciato a disporre di poche decine di miliardi.

Per quanto riguarda poi il piano auto del 1980, abbiamo collaborato con grande entusiasmo alla sua elaborazione (la Commissione era guidata dal professor Prodi) ed abbiamo ritenuto che fosse veramente giunto il momento in cui l'interesse dimostrato verso il settore automobilistico, sia dal punto di vista dell'occupazione che da quello della struttura industriale, potesse effettivamente concretizzarsi in provvedimenti di carattere legislativo. Debbo dire che le affermazioni contenute nel piano auto sono tuttora valide; infatti l'esperienza ha dimostrato che le conclusioni di quel rapporto sono ancora oggi condivisibili anche se non sono state trasferite, per quanto possibile, in provvedimenti legislativi ed amministrativi per poter agevolare la sua attuazione. Come ho già detto, abbiamo creduto alla necessità della formulazione di quel piano, vi abbiamo collaborato convinti che non si trattasse di una esercitazione accademica; oggi siamo abbastanza perplessi per la mancata rispondenza alle richieste del piano con provvedimenti concreti.

Questo punto, a mio parere, è abbastanza importante: infatti la FIAT è il gruppo azionario più grosso del paese; abbiamo evidentemente delle enormi responsabilità, principalmente verso i nostri collaboratori e verso il nostro azionariato, ma anche nei confronti del paese. Quindi il nostro atteggiamento di delusione per quanto è accaduto anche nel recente passato scaturisce ovviamente dalla preoccupazione per il mondo che ruota intorno a noi. Il piano auto prevedeva sostanziali contributi, ad esempio, per il settore della componentistica, proprio per portare avanti il processo di riconversione e di innovazione industriale. La FIAT è rimasta insoddisfatta, come ho già detto, però è andata avanti; invece alcune piccole e medie imprese hanno interrotto la loro attività. Questo è il grosso pericolo di certe iniziative perchè, a differenza dei grandi gruppi, le piccole e medie imprese che si trovano in questa situazione non riescono a portare avanti i loro programmi a causa delle inadempienze della pubblica amministrazione.

LOPRIENO. Signor Presidente, da diversi riferimenti fatti dal dottor Romiti si può dedurre quale valore abbiano le dichiarazioni del Sottosegretario per l'industria, il commercio e l'artigianato, onorevole Sanese, riguardanti i finanziamenti concessi – proprio così è riportato nel resoconto – per l'innovazione tecnologica; sarebbe peraltro interessante sapere per quali programmi la FIAT ha ottenuto tali finanziamenti, proprio ai fini di una conoscenza e di una valutazione più corretta delle implicazioni dei ritardi cui accennava l'amministratore delegato della FIAT.

Mi pare di aver capito però che, per quanto riguarda invece il Fondo speciale per la ricerca applicata, la situazione sia diversa; vorrei pertanto avere maggiori precisazioni sia su tali finanziamenti che sui programmi.

Inoltre vorrei avere alcune notizie per soddisfare, per così dire, alcune mie curiosità. Dottor Romiti, ad un certo momento lei ha parlato, riferendosi al mercato americano, di alcune differenze sostanziali delle caratteristiche commerciali dei prodotti automobilistici europei rispetto a quelli statunitensi.

ROMITI. Vi sono differenze anche dal punto di vista della regolamentazione.

LOPRIENO. In ogni caso dalle sue considerazioni si possono dedurre degli aspetti negativi nell'ambito europeo a causa dell'impostazione della normativa degli Stati Uniti; tuttavia a me risulta che non tutte le situazioni siano in questi termini: ad esempio in relazione alla produzione di autovetture a motore *diesel.* Anche su questo punto vorrei maggiori chiarimenti.

Lei ha parlato anche dello scarso adeguamento della legislazione nazionale a quella comunitaria, facendo riferimento ad altri paesi europei dove tale adeguamento già esiste prima dell'emissione delle direttive comunitarie. A questo proposito mi piacerebbe conoscere la posizione della FIAT, ad esempio, in relazione alla riduzione del piombo nel carburante, facendo un confronto con la Germania che ha già affrontato questo problema.

Infine, lei ha giustamente detto che la lenta o inesistente innovazione tecnologica provoca conseguenze negative sia sulle grandi imprese che su quelle di medie e piccole dimensioni. Come spiega allora la situazione della «Magneti Marelli» che si trova attualmente in una difficile situazione per non aver potuto usufruire dello sviluppo e del trasferimento di innovazioni tecnologiche? Anche su questo punto vorrei alcune precisazioni.

SACCHI. Per quanto riguarda i programmi per la ricerca applicata posso fornire alcuni dati di nostra conoscienza. I costi di tale ricerca per i programmi FIAT, in base alla normativa vigente, ammontano a circa 560 miliardi; su questa base, per quanto riguarda la ricerca applicata, sono stati deliberati contributi per 52 miliardi e sono stati concessi finanziamenti per 49 miliardi. È in corso la formalizzazione dei relativi contratti, ma si tratta dell'*iter* naturale.

Per quanto concerne l'innovazione tecnologica, i nostri costi ammontano a circa 760 miliardi, ma sono stati deliberati finanziamenti per 290 miliardi. Però in questo caso vi è il problema della normativa comunitaria e quindi il contratto non è stato ancora stipulato.

I programmi specifici, invece, si riferiscono per l'innovazione tecnologica all'approntamento di una nuova vettura ed alle modifiche dei processi già applicati mentre, per la ricerca e lo sviluppo, vi sono obiettivi ancora molto lontani dalla realizzazione pratica.

ROMITI. Senatore Loprieno, Lei ha chiesto quali sono le differenze tra la legislazione dei paesi europei e quella americana in tema di procedura ed ha citato il problema del *diesel.* Posso risponderle che generalmente le norme americane sono da anni più restrittive e rigorose di quelle europee, per esempio per quanto attiene l'anti-*pollution* per l'emissione del carburante. Anche in questo caso le norme dei vari paesi europei non sono omogenee. Quando il Giappone ha deciso di impiantare su larga scala la sua industria automobilistica ha preferito adottare norme molto più restrittive, simili a quelle statunitensi, proprio per consentire alla propria industria di esportare i prodotti anche nel mercato americano e quindi per agevolarne una maggiore competitività. Infatti un'automobile che circola a Tokyo può farlo indifferentemente anche a New York, mentre un'autovettura europea – di produzione italiana o tedesca – deve subire un notevole processo di trasformazione nel momento in cui viene esportata sul mercato statunitanse; ciò comporta dei costi di impianto e di progettazione che neanche la vendita su larga scala può assorbire, e ciò evidentemente costituisce un grosso svantaggio per l'industria europea.

Lei accennava anche alla necessità di un adeguamento della legislazione italiana a quella della Comunità economica europea. Credo che competa al Governo armonizzare alle norme della Comunità europea la legislazione italiana. In relazione alla legge n. 675 sulla riconversione industriale italiana vi fu un contenzioso con la Comunità europea: la legge fu emanata nell'agosto del 1977, ma già nel dicembre 1976 la Commissione della CEE aveva avviato la procedura prevista dall'articolo 93 del Trattato per opporsi all'allora disegno di legge, in quanto definito troppo generico. Tuttavia il Parlamento ha approvato tale disegno di legge senza porre particolare attenzione ai rilievi della Comunità europea e forse pensando che la Commissione ad un certo punto avrebbe dovuto soprassedere ed accettare la realtà di fatto, come però non è successo. Dal punto di vista della legislazione comunitaria, oggi abbiamo torto noi e la Comunità europea può legittimamente pretendere alcune modifiche delle leggi italiane in quanto non conformi a quelle europee.

Bisogna poi tener conto del fatto che nel nostro paese legiferiamo praticamente su tutto con leggi dello Stato, mentre in Francia e in Germania molte di queste cose vengono regolamentate in sede locale, quindi non vengono portate alla attenzione della Comunità europea. Questo, ovviamente, rende quei paesi più liberi nel concedere gli aiuti alle industrie; il nostro paese è il più vincolato rispetto ad un tale tipo di regolamentazione e, aggiungo io, non cura abbastanza il raccordo con le leggi della Comunità.

Per quanto riguarda in particolare le norme sulla riduzione del piombo nel carburante ci si deve avvicinare alle norme *anti-pollution* vigenti in altri paesi. L'errore più grave, in questo campo, sarebbe quello di procedere in Europa differentemente da paese a paese. Allora, ad esempio, se la Germania adotta un provvedimento, e lo adotta in maniera diversa da come lo adottano la Francia, o l'Italia, o l'Olanda, si potranno verificare distorsioni nel campo delle esportazioni tali da portare a rischi di alterazioni. La direttiva europea è già definitiva e si tratta quindi di dare una regolamentazione transitoria, cosa che necessità di un certo numero di anni. Bisogna infatti considerare che le imprese distributrici di carburanti dovranno avere nelle stazioni di servizio pompe e serbatoi con benzina con additivi e con benzina senza additivi. Sono problemi tecnicamente risolvibili e devono essere risolti nell'arco di tempo necessario perchè tali cambiamenti possano essere operati in maniera armonica e senza eccessivi costi. Noi siamo favorevoli a tale progetto purchè, naturalmente, si tenga conto del fatto che tutti insieme ci si deve muovere e si dia il tempo necessario a portare a termine le trasformazioni in atto.

Riprendiamo il discorso della Magneti Marelli; vorrei aggiungere che i problemi per tale azienda sono riconducibili all'inflazione italiana e al rapporto di cambio fra l'Italia e la Germania, cosa che ha penalizzato la Magneti Marelli nei confronti della Bosch. La Magneti Marelli non ha un livello inferiore di sviluppo tecnologico nei confronti della Bosch, che è forse la maggior industria mondiale nel settore. La Magneti Marelli è un'azienda più piccola e di minore capacità produttiva; tuttavia continuiamo ad investire molto nella Magneti Marelli in quanto riteniamo che essa sia un'azienda sana ed abbia buone possibilità di sviluppo. Citavo prima, come esempio, il caso della Magneti Marelli, ma potrei ugualmente citare qualsiasi industria componentistica italiana la cui crisi deriva dalle difficoltà esistenti per i tassi di inflazione del nostro paese, il conseguente costo del lavoro e del denaro, il mancato adeguamento dei rapporti di cambio e la conseguente perdita di competitività. Anche qui vorrei fare una precisazione perchè non sembri che io aspiro ad una modifica dei rapporti di cambio; io aspiro ad una valida soluzione dei problemi della ristrutturazione e se non c'è un adeguamento dei tassi di inflazione alla media europea nessun problema potrà essere risolto. Se non interviene tale adeguamento nel tasso di inflazione è chiaro che si verificano degli squilibri che, nel breve periodo, debbono essere corretti agendo sui rapporti di cambio; questa è una conseguenza. Ma la correzione dei rapporti di cambio, senza aver corretto il differenziale di inflazione, può dare solo qualche beneficio temporaneo: sappiamo tutti che crea benefici per le esportazioni per un periodo di tempo limitato, genera altra inflazione e non risolve alle radici il problema. Il vero problema è quello dell'inflazione, quello delle indicizzazioni, quello di cui si sta discutendo in questi giorni e non mi pare, senatore Colajanni, che il suo Partito lo abbia affrontato con la convinzione che se si riesce ad abbattere l'inflazione in tutte le sue componenti possano essere risolti nel medio termine i problemi dell'industrializzazione del paese, della disoccupazione crescente, eccetera. A volte si preferisce andare avanti con dei provvedimenti che, non essendo dolorosi, non permettono di

conseguire l'obiettivo che ci si prefigge. Dico questo con una certa amarezza, perchè vedere come sta procedendo e come si è impantanata la trattativa in corso ci riempie di grandi preoccupazioni per il futuro. Noi siamo per una perequazione con i paesi con i quali ci confrontiamo e la prima perequazione da realizzare è nel tasso di inflazione.

BERLANDA. Vorrei riprendere due questioni già sollevate nell'intervento del dottor Romiti: la prima riguarda gli incentivi, la seconda i finanziamenti. Per quanto riguarda gli incentivi lei ha accennato a due misure: l'IVA negativa sugli investimenti per tre anni ed eventuali erogazioni di mutui a breve termine.

L'IVA negativa ed i contributi sui mutui ci riportano con il pensiero al problema delle leggi che non hanno funzionato. Vorrei invece sapere che cosa Lei pensa di una detassazione degli utili di esercizio reinvestiti, magari limitata a programmi precisi. Il secondo argomento è quello dei finanziamenti che Lei ha auspicato a favore dei capitali di rischio, anche se tale prospettiva deve necessariamente tenere conto del gettito dell'erario italiano in rapporto a quello degli altri paesi. Lei ha giustamente avvertito il fatto che il clima, almeno in Parlamento, si è modificato negli ultimi mesi rispetto a questo problema. Meno di Lei se ne sono accorti organi di stampa che non facilitano il lavoro di quei parlamentari che cercano di aprire la strada a delle riforme in questo settore ed alla creazione di un mercato più aperto.

A questo riguardo lei accennava alla borsa italiana che è molto ristretta e in cui il gruppo FIAT detiene il 20 per cento delle azioni. Vi sono però delle considerazioni da fare anche sul fatto che oggi chi investe in borsa si trova spesso a dover constatare che i pacchetti azionari passano di mano, per canali esterni alla borsa, a prezzi doppi rispetto a quelli che il mercato riserva ai piccoli azionisti, come è accaduto anche di recente. Credo perciò che non si tratti semplicemente di una questione di agevolazioni fiscali o di incentivi, ma penso che sia necessaria una regolamentazione che consenta al risparmiatore di partecipare con parità di diritti e di dignità al mercato borsistico.

In tal senso sono necessarie norme che non solo perseguitino i comportamenti illeciti – che rappresentano comunque una fascia marginale – ma che consentano di orientare il mercato verso un'attività più consona a criteri di trasparenza. Non vi è quindi solamente un problema di carattere tributario, ma si deve riaffermare e rendere operante una pari dignità del risparmiatore, che solamente così potrà essere attratto dall'investimento in borsa.

ROMITI. Per quanto riguarda i due provvedimenti, Lei mi diceva che quello sull'IVA negativa ha una limitata influenza. Certamente non si può pretendere che abbia una notevole influenza, però è senz'altro molto sentito. È un provvedimento – si tratta di interventi nel medio-termine – che ha provocato una certa delusione, quindi credo che, tenuto conto del costo per la finanza pubblica, delle aspettative e dei risultati probabili, forse sarebbe un errore non ripristinarlo. Ho sentito che il ministro Visentini ha sollevato delle eccezioni e ho l'impressione che le motivazioni tecniche con cui egli è intervenuto siano anche facilmente condivisibili, ma modificabili. Comunque vi è questa aspettativa.

Il contributo sui mutui è una misura certamente originale – l'apprendo dal Ministro del Tesoro – e nasce proprio da questo: il Governo e le forze politiche quando dicono di programmare un rientro dall'inflazione per portarla ai livelli europei – parlo della classe politica in generale, non mi riferisco ad alcuno in particolare – ci credono e lo vogliono veramente o lo dicono per demagogia? Se effettivamente ci si rende conto del fatto che questa è la cancrena più grave del nostro paese perchè non si agisce? Infatti sono convinto che, dato il differenziale dei tassi di inflazione in presenza di questo alto tasso di disoccupazione, che è generato tra l'altro dalla rivoluzione industriale di cui abbiamo parlato, il rientro dall'inflazione e l'adeguamento con gli altri paesi certamente consentirebbero di poter vedere il prossimo futuro, i prossimi cinque o sei anni, in maniera diversa, riferendoci sempre al mondo industriale.

Quali programmi può adottare una piccola o media impresa se essa produce un articolo che tende soprattutto ad esportare? Con quale affidamento, con quale possibilità può prendere in considerazione tali programmi, esposta come è al vento di necessità di interventi finanziari notevoli per i propri investimenti e al pericolo che la mancata parificazione di questo differenziale la porti fuori dalla problematica dell'esportazione? Quindi non investe, non assume e non procede in modo benefico per se stessa e per tutto il complesso industriale. Se veramente si credesse in questi obiettivi – come sappiamo, tutta l'inflazione è soprattutto alimentata dalla spesa – se si desse un segno per riportare l'economia a livello medio dell'inflazione europea, se si desse all'impresa – che investe con procedure abbastanza semplici ma nello stesso tempo automatiche – la differenza degli interessi italiani nei confronti di quelli medi europei in modo da metterla in pari condizioni, non solo ne deriverebbe un vantaggio per l'impresa che investe, ma ciò rappresenterebbe il segnale concreto di voler veramente arrivare a quel risultato. In caso contrario si ha la sensazione che il rientro dall'inflazione sia solo una serie di parole, mentre magari vi sono interessi che non vogliono che si arrivi ad abolire tale differenziale.

Quindi questa idea – che andrebbe comunque analizzata – a me non sembra sbagliata e anzi mi sembra opportuno approfondirla. Anche la detassazione degli utili reinvestiti ha un'importanza notevole, però detassare tali utili significa prima crearli e poi detassarli, il che in molte aziende non accade. Pertanto questo è certamente un provvedimento che può avere determinati effetti, ma deve avere anche la possibilità di muoversi nella situazione prospettata.

Lei, senatore Berlanda, ha parlato del problema della borsa. Vedo che anche lei fa riferimento ad un dato di cui ci piace parlare: in borsa il nostro gruppo rappresenta il 20 per cento e ciò è stato pubblicato dai giornali in questi giorni. A parte il fatto che si tratta di situazioni molto diverse – aziende controllate e non – esso rappresenta il 20 per cento perchè il listino di borsa italiano è molto ristretto nel numero complessivo dei titoli delle aziende trattate e perchè nell'ambito di queste vi è un piccolo numero di titoli che hanno effettivamente una certa consistenza. Allora bisognerebbe immettere altre aziende. Come gruppo Fiat abbiamo pronte altre sette-otto aziende di cui potremmo oggi richiedere la quotazione in borsa; non lo facciamo per il semplice

motivo che oggi i valori di borsa non rappresentano i valori delle aziende. Quando collochiamo un titolo in borsa scontiamo una penalizzazione notevole rispetto al valore intrinseco della borsa stessa, per cui essa deve crescere. Certo, quando un'azienda viene ricompresa nella borsa diminuisce l'elasticità all'interno. Si tratta di rivitalizzare questa borsa perchè possa permettersi l'allargamento del listino.

Su ciò che ha detto, poi, a proposito del fatto che piuttosto che agevolare fiscalmente i piccoli azionisti essi possano partecipare ai guadagni delle intermediazioni, sono perfettamente d'accordo. Ricordiamoci che una regolamentazione della borsa che eviti speculazioni a favore di coloro i quali hanno informazioni dall'interno è la condizione principale affinchè la borsa stessa si espanda.

Questo era uno dei presupposti di quando fu creata la CONSOB, ma questa prima di aver deluso le forze politiche ha deluso operatori e aziende che pensavano sarebbe stato possibile arrivare ad una regolamentazione della Borsa. Sono perfettamente d'accordo sull'introduzione di norme tendenti a far sì che anche un piccolo azionista possa avvantaggiarsi delle transazioni, ciò fa parte della regolamentazione che oggi la CONSOB non si sta dando, auguriamoci che in futuro ci possano essere modifiche. Sono comunque d'accordo con quanto è stato proposto.

MARGHERI. Vorrei chiedere alcuni chiarimenti al dottor Romiti. A me sembra di aver capito in un certo modo, se sbaglio mi corregga, una serie di affermazioni sulla filosofia generale che ha ispirato il suo intervento. Mi pare di aver colto una contraddizione, ma può darsi che sia perchè non ho compreso bene quanto ha detto. Lei ha affermato che non vorrebbe che la politica industriale fosse scambiata in qualche modo per la programmazione. Successivamente ha parlato di vincoli nel sistema industriale italiano che non riguardano solo l'impegno dello Stato; ad un certo punto ha parlato della domanda pubblica, dei servizi dello Stato nelle imprese, della presenza internazionale del paese, ha parlato anche di possibilità di stimolare la crescita e di coordinare le risorse strategiche come ricerca, innovazione tecnologica, commercializzazione soprattutto all'estero. Ha detto addirittura che una delle cause del fallimento delle leggi di politica industriale è la mancanza di un quadro strategico di riferimento. È mia impressione che Lei in tutto il ragionamento che fa, dica cose diverse dalla frase che ho inteso inizialmente: cioè, senza programmazione non si fa politica industriale. A me sembra, se interpreto bene la sua requisitoria contro il vuoto e lo stato confusionale della politica industriale italiana, che venga fuori questo ragionamento, ma vorrei da Lei precisazioni: senza mettere in correlazione interventi finanziari e normativi di politica industriale con un quadro generale di riferimento che riguarda la collocazione internazionale dell'Italia, l'impegno dello Stato su grandi fattori produttivi, su grandi risorse strategiche, senza questo la politica industriale diventa impossibile. Allora c'e differenza sostanziale tra l'una e l'altra concezione per il legislatore che dovesse mettere fine al caos della politica industriale. Dovremmo immediatamente capire cosa deve succedere dopo la legge n. 675, a parte le ragioni del suo fallimento: tra queste si deve considerare la paralisi dell'amministrazione pubblica

italiana e il sabotaggio di precise forze politiche di quello che di buono si poteva ricavare. La legge n. 675 è morta nel 1983, adesso siamo di fronte al vuoto assoluto. Esiste un problema di quadro strategico di riferimento? Esiste un problema di programmazione entro cui collocare la politica industriale? È condizionante per noi? C'è il problema di tornare a fissare grandi obiettivi strategici? Ho inteso bene questo ragionamento?

La seconda domanda riguarda la questione dell'Europa. Condivido due punti della sua esposizione: la prima è che la Comunità rischia di essere un insieme di equilibri tra opposti protezionismi che rischiano di mantenere vecchi rapporti di forza tra i diversi Stati; il secondo è che siamo arrivati alla trattativa in una posizione di debolezza anche perchè non abbiamo tenuto conto delle posizioni della Comunità europea.

Sono d'accordo, ma non le pare che forse dovremmo andare ancora avanti? È vero che dobbiamo dirigerci verso un'Europa di collaborazione che metta in comune risorse strategiche come ricerca e commercializzazione e che sappia competere con l'area del dollaro. Si prevedono, se ho capito bene, anche impegni delle imprese oltre che degli Stati, impegni di collaborazione. Come si spiega che proprio in questo campo abbiamo per le imprese italiane un bilancio estremamente negativo di tentativi in Europa sempre abortiti di integrazioni sovranazionali? Mi chiedo come si spieghi che in questo modo le nostre intese sono rimaste vittime della tenaglia tra protezionismo europeo ed una integrazione oggettiva tra area del dollaro e dello yen. Le imprese italiane possono invertire la tendenza e cercare nuove vie? Mi pare che il problema sia di scottante attualità in vari settori produttivi.

Per quanto riguarda il rapporto tra impresa pubblica e privata, non c'è nessuna pregiudiziale ideologica da parte mia, sto semplicemente compiendo un'analisi sul terreno dei fatti. Condivido alcune osservazioni sulle cause dei guasti del settore pubblico, ma non le pare che nel rapporto tra pubblico e privato si siano verificati concretamente dei casi nei quali si è rivelata in definitiva un'assenza del sistema italiano nell'utilizzare la caratteristica di avere una forte impresa pubblica e privata? Che in molti settori questa specificità abbia dato risultati negativi e risultati positivi di collaborazione? Le chiedo anche se non le pare che alcune questioni che riguardano il suo gruppo rilevino che in definitiva il rapporto si configura come competizione e non come collaborazione. Non è possibile pensare ad una utilizzazione in positivo e non in negativo della specificità della situazione italiana con questi grandi settori che abbiamo e che sono in difficoltà diverse?

Un ulteriore problema che vorrei sollevare riguarda la lotta all'inflazione. Ribadisco che i suoi argomenti non modificano convincimenti di fondo ma c'è una questione che vorrei chiarire, quella relativa all'accordo sul costo del lavoro, la riproporrei in termini analoghi se dovessi discutere sul problema e non semplicemente farle delle domande.

Lei ha indicato i vari nodi del problema dell'inflazione, tassi passivi, questione sindacale, competitività; ora, in linea più generale non le sembra possibile ipotizzare una lotta all'inflazione che, mobilitando le forze politiche e sociali, anche al di là del dissenso tra loro che, come si diceva stamattina sul costo del lavoro resta molto aspro e netto, possa

trovare altri strumenti più efficaci nel farci mantenere una situazione di collaborazione?

Il quinto punto che vorrei sottoporre alla sua attenzione riguarda la questione delle esportazioni. Abbiamo a lungo discusso col Governatore della Banca d'Italia, dottor Ciampi, sull'importanza che una politica di grande spinta all'esportazione potrebbe avere per aumentare del 2 per cento il prodotto interno lordo che costituisce l'obiettivo della manovra economica del Governo. Si è sostenuto che, in assenza di incrementi, anzi in presenza di decrementi nella domanda interna, bisogna puntare soprattutto sull'esportazione. Su questo argomento, su cui avevamo fatto delle domande anche al governatore della Banca d'Italia che però in proposito non ci ha dato risposta, Lei ci invita a stare attenti perchè sostiene che l'incremento delle esportazioni, se ottenuto attraverso la valorizzazione di attività che assomigliano molto all'assemblaggio di componenti potrebbe produrre forme di deindustrializzazione e creare quindi un circolo vizioso. A parte l'illusorietà di sostenere un incremento del 2 per cento del prodotto lordo soltanto con le esportazioni, obiettivo che fa nascere i sospetti del mio amico Colajanni e lo fa affermare che forse qualcuno per ottenere un risultato simile pensa di ricorrere ad una droga, c'è anche il rischio dunque di creare un circolo vizioso tra importazioni ed esportazioni, soprattutto di tecnologia avanzata, che potrebbe vederci soccombenti. Il problema – a mio avviso – su cui bisogna puntare l'attenzione è di compatibilità generale del sistema e di domande interne. A questo proposito qual è il sul pensiero?

Ultimo punto. Probabilmente, la questione dell'esportazione va vista in riferimento alla competitività generale del sistema e alla collocazione internazionale. A suo parere, presso i paesi in via di sviluppo, dove la recessione ha colpito mercati che interessano molto il suo gruppo, è aumentabile l'esportazione con un'iniziativa di politica estera di tipo diverso?

Con questa ultima domanda torniamo al punto di partenza relativo alla questione generale della programmazione.

ROMITI. Vorrei chiarirle meglio il mio pensiero. Io ho sostenuto che il quadro strategico generale non può non essere fissato. Se torniamo indietro con il pensiero agli anni appena trascorsi per riconsiderare quello che in questo settore si è fatto, possiamo renderci conto che oggi nel nostro paese viviamo senza che un quadro strategico generale in realtà esista. Tale quadro di compatibili certezze è invece importante. Va certo tenuto conto infatti di quello che avviene nel mondo, ad esempio, del problema della riduzione dell'inflazione che costituisce un fattore importante, ma è anche vero che altrettanto importanti sono gli altri aspetti cui Lei ha fatto cenno. Guai, pertanto, a non avere questo quadro strategico generale. Se però dalla formulazione di detto piano si passa invece a pensare di attuare una programmazione di tipo dirigistico allora, non so come Lei la pensi in materia, io sono assolutamente contrario. Un conto infatti è fissare un quadro strategico generale, un conto è che lo Stato provveda ad assolvere quello che nell'ambito di tale quadro gli compete e un'altro conto invece è che si vada verso il dirigismo. Lei sicuramente avrà una risposta a quanto sto per dirle, ma io voglio esporre lo stesso il mio punto di vista. Da quando

il nostro paese è passato a forme di programmazione dirigistica attraverso i cosiddetti «pareri di conformità» a noi non è restato altro che piangere amare lacrime. Lei mi dirà che questo stato di cose è dipeso dagli uomini che lo hanno gestito, può darsi, ma a me non interessa fare la questione degli uomini, mi interessa invece rilevare i danni che queste forme di dirigismo hanno provocato. Oggi abbiamo degli enormi apparati industriali in disuso ed in rovina e il paese ha pagato e sta pagando amaramente quel tipo di programmazione che io non condivido, mentre, dal mio punto di vista, debbo deprecare la mancanza di un quadro strategico generale. Era questo che volevo dire nella mia relazione e spero di averlo chiarito.

Lei, senatore Magheri, ha parlato poi dell'Europa e degli impegni che l'operare in essa ha creato alle imprese. A tale riguardo le voglio portare un esempio. L'IVECO, che è la seconda industria europea nel campo dei veicoli industriali e degli autobus, ha stabilimenti di produzione in Francia, in Germania e in Italia. Il primo produttore europeo del settore è la Mercedes. Noi abbiamo pensato che essere presenti come produzione in Francia, Germania ed Italia ci avrebbe messo in una posizione di vantaggio per quanto riguardava la produzione e la vendita dei veicoli industriali. Ma questo si è rilevato un errore. Attulmente è molto più forte la Mercedes perchè noi risentiamo di tutti gli svantaggi derivanti dall'operare a livello europeo. Abbiamo infatti dovuto costituire una società, una *holding,* e abbiamo dovuto collocarla in Olanda; inoltre non abbiamo potuto fare una società unica che avesse delle branche e delle diramazioni in Francia, in Germania ed in Italia perchè la legislazione non lo ha consentito. Questo ha reso necessario per ogni azienda, nei vari paesi, l'avere proprie strutture – a parte il presidente e il direttore generale – e l'uniformarsi alle legislazioni specifiche dei singoli paesi. Il voler specializzare poi gli stabilimenti francesi, italiani e tedeschi per la produzione di parti di veicoli industriali, per fare poi altrove l'assemblaggio dei vari pezzi, si è rilevato, per effetto dei trasporti, dei vincoli doganali, della burocrazia e delle regolamentazioni esistenti nei vari paesi un *handicap* grossissimo. Se oggi noi chiudessimo gli stabilimenti di due paesi per concentrare la produzione in uno solo saremmo certamente più forti, ma questo vorrebbe dire anche la fine dell'Europa e dello spirito che l'ha informata, in cui noi invece abbiamo creduto. Attualmente, pur non dimenticando le condizioni di crisi generale che investono il settore del veicolo industriale, abbiamo constatato di trovarci in condizioni di inferiorità rispetto alla Mercedes che, avendo stabilimenti soltanto in uno Stato, ha eliminato questi rischi dell'Europa. Che cosa vuole che facciano le imprese in questa situazione? Possono espandersi soltanto se la regolamentazione europea si adegua. Siamo nel campo della semplice regolamentazione. In Italia poi pensiamo ad allargare l'Europa e a farvi entrare altri paesi quali Spagna e Portogallo. Ma sicuramente sono più realistici i francesi, che non dimenticano i problemi pratici, rispetto a noi italiani che non riteniamo giusto che la Spagna stia fuori dalla CEE. I problemi pratici infatti porterebbero a concludere che la Spagna non deve entrare nel MEC e in sostegno di questa tesi faccio riferimento non al problema dell'agricoltura, che del resto è sufficientamente noto, ma a quello dell'industria. L'industria dell'auto spagnola è

diventata oggi una delle produttrici a livello mondiale, gode di benefici all'interno, all'atto dell'esportazione e ha dazi doganali molto vantaggiosi. Ad esempio, per quanto riguarda questi ultimi, la sommatoria di tutti gli oneri derivanti da importazioni di vetture dall'estero ammonta a circa il 67 per cento, mentre la Spagna può esportare in Europa con un dazio del 4 per cento. Questo paese per di più chiede un periodo transitorio molto lungo durante il quale cercherà di spiazzare l'industria automobilistica europea a suo favore.

Credo dunque che invece di pensare ad allargare l'ambito del MEC, problema su cui non ho posizioni e che penso anzi sia necessario affrontare, ritengo che occorra una maggiore volontà politica per migliorare la situazione esistente. Pensi, senatore Margheri, che cosa significa per gli Stati Uniti avere un mercato – pari per entità a quello europeo – unico. A parte la ricchezza della sua economia, l'America dipende molto meno dal mercato internazionale di quanto non avvenga per l'Europa che è frantumata. Occorre che si determini al più presto una chiara volontà politica di arrivare ad un processo di unificazione dei sistemi e delle normative esistenti in Europa e quindi combattere in condizioni di debolezza minori di quelle di oggi la battaglia con le aree del dollaro e dello yen. Alle imprese si può chiedere, anzi da esse si dovrebbe pretendere, ma prima deve esserci questa volontà politica che attulmente a me non sembra di vedere delineata con molta chiarezza.

Lei ha poi parlato di pubblico e privato. Io ritengo molto interessante questo tema e la ringrazio per avermelo proposto. Il nostro gruppo può fornire un esempio notevolissimo di collaborazione con l'industria pubblica. Pensi che la FIAT – non voglio dilungarmi troppo su questo punto perchè corro il rischio di inorgoglirmi – nel 1956 ha avuto dalla Westinghouse la licenza per la produzione di un reattore nucleare che è risultato il migliore rispetto agli altri che poi sono stati progettati. Noi avevamo questa licenza e la possibilità di ottenere dei risultati, ma abbiamo aderito ad una richiesta della Finmeccanica.

Questa, sostenendo che la produzione dei reattori nucleari può definirsi un servizio pubblico, ci ha chiesto di cedere la licenza della Westinghouse e di abbandonare il settore. Noi lo abbiamo fatto ed oggi la licenza è in possesso della Finmeccanica. In seguito abbiamo fatto un altro ragionamento: la FIAT è una grossa produttrice di motori per aviazione e quindi abbiamo detto alla Finmeccanica di armonizzare le due produzioni; ferma restando la produzione dell'Alfa Romeo, abbiamo stipulato un accordo in base al quale la FIAT guida – e soprattutto nei confronti dell'estero – la progettazione e la produzione di motori per aviazione nel campo militare. Abbiamo stipulato un accordo per la produzione del materiale rotabile e ci siamo impegnati con l'Ansaldo a non occuparci di elettrificazione, rinunciando quindi ad una grossa possibilità. Inoltre un accordo analogo con la STET riguarda il campo delle telecomunicazioni, anche se noi disponiamo all'estero di una rete di società operanti, a differenza del gruppo STET; senza parlare poi dell'Alfa Romeo. Questa azienda era in notevole ritardo rispetto alla progettazione e Lei sa che per un nuovo modello di autovettura, dal momento in cui si inizia a progettarlo a quello della produzione, trascorre un arco di tempo da quattro a cinque anni, con le dovute conseguenze per quanto riguarda l'investimento finanziario. Pertanto abbiamo consentito all'Alfa Romeo di usufruire dei nostri progetti per il rinnovo della loro gamma automobilistica.

Nel 1917 la FIAT ha avviato la produzione di materiale siderurgico perchè in Italia non esisteva un'industria siderurgica e quindi, se la FIAT voleva continuare la produzione di automobili, doveva pensare anche al materiale siderurgico occorrente. Ma, senatore Margheri, se lei guarda la situazione degli altri paesi, può constatare che nessuna industria automobilistica produce al suo interno l'acciaio per le proprie lamiere. In seguito abbiamo parlato con i dirigenti della Finsider, anche se bisogna tener presente che i francesi erano molto interessati ad una produzione del genere; tuttavia abbiamo proposto alla Finsider di rilevare i nostri impianti che riguardavano sia i laminati piatti che i laminati piani e soprattutto l'acciaio inossidabile. Peraltro per questa ultima produzione adesso la Finsider è diventata l'azienda *leader* in Italia ed una delle più importanti in Europa. Inoltre la FIAT si è fatta carico della sistemazione del personale e si è impegnata a comperare per dieci anni come minimo l'80 per cento del suo fabbisogno presso questa azienda; questo, in termini monetari, si traduce nell'arco dei dieci anni in un costo di 10 mila miliardi di lire. Tuttavia in tal modo si è potuta ottenere evidentemente una razionalizzazione nell'ambito della stessa Finsider, in quanto la FIAT oggi acquista in Italia il materiale necessario in misura maggiore che nel passato: infatti il nostro approvvigionamento di acciaio all'estero copriva circa il 30-35 per cento del nostro fabbisogno, mentre oggi almeno l'80 per cento viene acquistato presso la Finsider e tra l'altro bisogna sottolineare che anche la rimanente parte del materiale occorrente viene comperata presso altre industrie nazionali.

Fatte queste considerazioni in termini abbastanza generali, non credo che la Finsider abbia fatto, nel medio e lungo periodo, un cattivo affare con la FIAT, tenuto conto della collaborazione globale con le imprese a partecipazione statale. Tutti siamo d'accordo sull'esigenza molto urgente di ridurre l'inflazione, però occorre anche ragionare in termini concreti. I punti principali concernono il costo del lavoro, il costo del denaro – che è una conseguenza dell'inflazione – ed il problema dell'indicizzazione in generale. I redditi italiani provengono, per il 75 per cento, dal rapporto di lavoro dipendente ed anche questo è un punto fondamentale da tener presente. Ritengo pertanto che la classe politica possa anche adottare alcune misure nei confronti delle grandi ricchezze; ma da un punto di vista sostanziale, pur trattandosi di misure necessarie per un'equa distribuzione dei sacrifici da sostenere, queste finiscono per avere ben poche ripercussioni concrete perchè bisogna incidere sulla grande massa dei redditi. Se consideriamo solo la difesa dei posti di lavoro attualmente occupati, se continuiamo a pensare che la disoccupazione in atto e quella che si sta generando non sono un problema di nostra competenza possiamo anche convenire su un abbassamento del costo del lavoro inferiore a quello necessario; è certo però che il costo del denaro deve diminuire di conseguenza.

Il Governatore della Banca d'Italia mi ha detto che non intende adottare un provvedimento di riduzione dei tassi di interesse, che può comportare squilibri nella bilancia dei pagamenti con l'estero, se prima non vengono presi provvedimenti concreti per la lotta all'inflazione. Tuttavia le due operazioni sono conseguenti e, una volta adottata la prima, deve seguire quella relativa al costo del denaro; non vi è alcuna

ragione per cui non si debba fare una manovra del genere. Bisogna avere il coraggio di affrontare tali operazioni, dicendo la realtà a coloro i quali ne sopportano il costo, affinchè nel medio periodo non solo rimanga invariata l'occupazione, ma si dia anche la possibilità alle nuove leve di entrare nei circuiti del lavoro.

Recentemente ho letto due articoli di Gaetano Scardocchia su «La Repubblica» su quello che sta accadendo all'industria automobilistica statunitense. Considero Scardocchia un buon giornalista e a mio parere vale la pena di leggere i suoi articoli per rendersi conto di cosa è stato fatto in questo campo nella «ricca America»: gli Stati Uniti, nel campo specifico dell'industria automobilistica sono di nuovo all'avanguardia e quindi, se non si ha il coraggio di intervenire, il nostro paese subirà le conseguenze.

Senatore Margheri, Lei ha accennato inoltre al pericolo molto grave per l'Italia di ridurre il processo industriale con l'importazione e la successiva esportazione. Il famoso aumento del 2 per cento delle esportazioni, per quest'anno o per gli anni successivi, può portare a dei risultati positivi solo se verranno corretti alcuni meccanismi, altrimenti può veramente verificarsi un danno invece che un vantaggio per la nostra situazione economica; ma il discorso ci riporta al problema principale dell'inflazione. Parlavo anche dei paesi in via di sviluppo ed il problema oggi non è certamente secondario. Non so se voi sapete qual è oggi l'atteggiamento della SACE, ossia di rifiuto, per i rischi che si corrono ad avere rapporti con i paesi in via di sviluppo; non esistono però paesi del mondo che diano sicurezza assoluta; quindi si manifestano anche problemi di carattere politico. Certo, se la SACE non modifica il proprio atteggiamento – ma non possiamo pretendere che ciò avvenga per una scelta dei funzionari, si richiede una scelta a livello plolitico – le prospettive delle nostre esportazioni potrebbero gravemente risentirne, anche perchè i nostri concorrenti commerciali, la Germania, la Francia, si comportano diversamente.

In questo periodo abbiamo preso un grosso lavoro in Argentina ed in questo momento si sta procedendo all'acquisto del materiale e delle macchine necessarie (camion, macchine movimento terra, trattori, eccetera); siamo in concorrenza per questo con gli altri paesi, ma la SACE non vuol prendere neanche in considerazione l'Argentina perchè è un paese pericoloso ed allora ne verrà avvantaggiata la nostra concorrenza. Anche qui siamo di fronte ad un problema politico; certo l'Argentina è un paese a rischio, ha cambiato recentemente regime con il passaggio dalla dittatura alla democrazia, quindi un certo rischio si deve pur correre.

ROMEI Roberto. Vorrei soffermarmi, signor Presidente, su una parte soltanto dell'intervento del dottor Romiti, anche per non ripetere argomentazioni ed osservazioni già fatte. Intendo riprendere l'accenno che è stato fatto circa la necessità di definire una strategia generale di politica industriale, necessità che io condivido, per dire che occorre trovare un più stretto coordinamento tra politica industriale e politica del lavoro e ciò per una duplice esigenza: da un lato per evitare la rottura fra ripresa produttiva e progresso sociale; e, dall'altro, per evitare che una misura contraddica gli obiettivi dell'altra. Nel passato tale raccordo fra le due politiche non vi è stato.

Vi è ormai una larga convergenza di forze nel riconoscere la necessità per il nostro paese di accrescere il livello di produttività del suo sistema produttivo, di servizio e amministrativo, quale condizione per rafforzare la nostra presenza sui mercati internazionali. Ciò comporta l'esigenza di profonde ristrutturazioni e forti innovazioni tecnologiche. Tutto questo però, come dimostra ampiamente il filmato che abbiamo visto, genera alcuni effetti sociali che nessuno, e tanto meno il legislatore, può ignorare. Mi riferisco in particolare alla progressiva cancellazione di posti di lavoro e all'evidenziarsi di nuove competenze e gerarchie professionali.

Il dottor Romiti, nella sua esposizione, ha fornito in proposito alcune indicazioni: il ripristino dei contratti a termine, la liberalizzazione delle assunzioni nel senso di consentire le assunzioni nominative, la sostituzione della cassa integrazione guadagni, per le aziende ove non esistano possibilità di salvataggio, con il sussidio di disoccupazione. Queste misure, se rispondono alle esigenze delle imprese mal si conciliano con l'esigenza di difendere e valorizzare il lavoro dell'uomo. Ci sono stati recentemente in questo senso dei richiami autorevoli. Mi riferisco alle sottolineature che il Papa ha fatto circa la necessità di valorizzare il lavoro dell'uomo. È questo un problema che molto spesso viene trascurato, come se il lavoro dell'uomo fosse da porre in secondo ordine rispetto ad altre esigenze. Per noi non è e non può essere così. Da qui la necessità di trovare una saldatura tra esigenze di ripresa economica e necessità di ripresa del lavoro.

È vero che la ripresa economica, come gli USA, il Giappone e la Germania stanno dimostrando, può creare nuove occasioni di lavoro, ma in Italia abbiamo una consistente disoccupazione strutturale, alla quale si aggiunge quella di carattere tecnologico, per cui è impossibile affidare la soluzione di questo problema agli effetti nei tempi medi e lunghi della ripresa economica. Non ritiene allora il dottor Romiti che si debbano esplorare anche altre vie? Quali ad esempio: nuovi moduli di impiego caratterizzati da maggiore flessibilità; una diversa ripartizione del lavoro tra più soggetti e un diverso regime degli orari di lavoro.

Non entro nel merito della questione della cassa integrazione guadagni, che è certamente un istituto da riformare anche per riportarlo alle sue finalità originarie. Voglio dire che molte imprese, compresa la FIAT, hanno fatto ricorso alla cassa integrazione guadagni anche per alleggerire i propri stoccati di magazzino, per rendere più flessibile la cadenza produttiva nel corso dell'anno, il che ha senz'altro concorso a rendere attivi i bilanci. Perciò chiedo al dottor Romiti se anche questi ricorsi alla cassa integrazione guadagni non debbano considerarsi contributi a carico della collettività. Non dico questo in chiave polemica, ma solo per manifestare almeno un dubbio circa l'affermazione fatta dal dottor Romiti che la FIAT non avrebbe ricevuto alcun aiuto dalla collettività.

ROMITI. Senatore Romei, fra poco risponderà alla sua domanda il dottor Annibaldi che, nel campo specifico del mercato del lavoro, ha molta più esperienza e conoscenza di me.

Vorrei però rispondere ad una osservazione presente nella sua domanda, Lei dice che il mondo si muove verso una nuova rivoluzione industriale, il che significa maggior automazione, con conseguente espulsione della forza lavoro dalle fabbriche. Mi pare di capire dalle sue parole che Ella condivide anche il fatto che, se non ci si muove verso questa automazione e non si entra in questa rivoluzione industriale, le aziende non riusciranno a mantenersi competitive e sono quindi destinate a chiudere. Però Lei dice che, dal momento che questa dinamica ha un periodo di transizione lungo, bisognerebbe creare degli strumenti vincolistici, mi si consenta questa parola, per attenuare gli effetti negativi di tale rivoluzione industriale.

Volevo però dirle che nel solo settore automobilistico negli Stati Uniti la forza del lavoro che ha perso il posto è stata di ben 600.000 unità, quindi un numero elevatissimo, ma nel complesso il sistema americano – a parte il fatto che ora l'industria automobilistica sta già riassorbendo manodopera – liberato da vincoli e da pastoie ha potuto nel decennio scorso aumentare notevomente i posti di lavoro. Fondamentalmente sono contrario a regimi vincolistici, ossia con una utilizzazione parziale del personale. Comunque debbo dire che può esser anche giusto che la collettività dica che ha pagato la cassa integrazione guadagni delle imprese che svolgono ristrutturazione; è vero, ma ciò fa parte degli oneri che la collettività deve sostenere se crede che quel tipo di ristrutturazione sia indispensabile per poter andare avanti. Le ho fatto presente che l'industria automobilistica americana ha licenziato 600.000 lavoratori, ma forse il dottor Annibaldi le potrà fornire ulteriori chiarimenti.

ANNIBALDI. Innanzi tutto non credo che vi sia contraddizione tra la valorizzazione del lavoro e le esigenze da noi prospettate. Credo che l'esempio del contratto a termine sia indicativo da questo punto di vista affinchè ad una industria flessibile – e quindi bisognosa di impieghi a termine del personale – corrisponda un istituto che stimoli l'occupazione. Quindi il fatto che oggi il contratto a termine sia pressochè precluso alle industrie fa sì che il numero delle assunzioni sia di gran lunga inferiore di quanto potrebbe essere se si usasse tale tipo di contratto. È bastata una legge come quella relativa all'accordo del 22 gennaio che ha allargato le assunzioni dei giovani per far sì che vi fossero circa 150.000 casi di assunzioni, che per la grande maggioranza non erano sostitutive, ma aggiuntive rispetto a quelle fisiologiche. Credo che la piccola esperienza di quest'anno in un periodo di depressione – ma che comunque verrebbe sicuramente rafforzata nei prossimi anni, in un momento di ripresa – insegni che è necessario tutto ciò che possa rendere flessibile in genere l'occupazione. Le forme di lavoro parziale, di ripartizione del lavoro, di contratto di solidarietà (che poi consistono nel mantenere in fabbrica lavoratori con orari inferiori a quelli normali), sperando che artificialmente creino livelli di occupazione più alti, costituiranno sempre non solo un sistema che frenerà le nuove assunzioni, congelando la situazione esistente, ma, pesando gravemente sul versante dei costi, costringeranno le aziende ad accentuare i processi di automazione anche oltre i limiti fisiologici per recuperare sul piano dei costi con una penalizzazione sul piano dell'occupazione.

Sono pertanto convinto che non ci sia contraddizione tra la valorizzazione del lavoro e le esigenze di politica industriale tese a creare valorizzazione e sviluppo. Credo che sia difficile riportare la cassa integrazione alle condizioni originarie, se per esse si intendono quelle degli anni '60 o degli inizi degli anni '70 perchè indubbiamente il contesto in cui operiamo è obiettivamente diverso; se invece si intendono eliminare abusi e anomalie questa è un'operazione che si può compiere, ma dovremo giudicare se il modo in cui la cassa integrazione ha operato dal 1978 in poi è stato opportuno.

ROMITI. Desidererei che il dottor Sacchi leggesse alcuni dati sull'occupazione nell'industria manifatturiera e globali relativi al mercato degli Stati Uniti.

SACCHI. L'occupazione totale degli Stati Uniti dopo questa ripresa ha già toccato i massimi del 1981, vale a dire si è riportata ai 91 milioni di occupati e quindi si è incrementata di circa un milione e mezzo di occupati. L'industria manifatturiera è invece ancora sotto di oltre un milione nè mai, credo, toccherà nuovamente – viste le previsioni recenti – i massimi di quegli anni rappresentati da circa 21 milioni di occupati. Pertanto vede, senatore, che anche negli Stati Uniti, nonostante la ripresa in definitiva trainata da un forte sviluppo industriale, i dati sull'occupazione sono quelli che le ho illustrato.

BAIARDI. Sarò rapidissimo. La mia impressione è che da queste due prime audizioni – Governatore della Banca d'Italia e ingegner Romiti – emerga con chiarezza un elemento, cioè che l'attuazione di una politica industriale moderna richiede una serie di provvedimenti in diverse articolazioni. Per cui, a mio modesto avviso, cominciano ad essere abbastanza ridimensionate le posizioni di coloro che ritengono che l'economia o l'industria italiana si salverà soltanto se si risolverà il problema del costo del lavoro o della scala mobile.

Sia il dottor Ciampi che l'ingegner Romiti ci hanno fatto una lunga elencazione di provvedimenti che tengono conto di una realtà che si muove non solo in Italia, ma nel mondo intero. Fatta questa premessa vengo alla domanda specifica. Mi pare che oggi non si possa parlare di una politica industriale moderna se in questo quadro non si comprende anche una politica dell'energia che sia all'altezza dei tempi. Desidererei che l'ingegner Romiti ci precisasse, dal suo punto di osservazione, quale importanza può avere per il nostro paese, per l'attuazione di quella politica industriale che tutti ci aspettiamo, l'attuazione del piano per l'energia. Quale importanza viene data dal gruppo FIAT alla politica delle centrali atomiche e delle centrali a carbone e della metanizzazione nel nostro paese?

ROMITI. Un elemento come l'energia elettrica è certamente importante in tutti i settori industriali. Essa in Italia ha un costo che incide notevolmente sui processi di produzione; tra l'altro adottiamo una politica talmente strana – non so se loro ne sono a conoscenza – che anche le importazioni dalla vicina Francia (che oggi ha esuberanza di produzione di energia elettrica grazie al piano nucleare già adottato)

vengono gravate dal sovraprezzo termico. Quindi soprattutto noi che siamo in Piemonte qualche volta, vedendoci passare questi chilovattori sulla testa (usando un'espressione figurata) pensiamo che già sono gravati dal sovraprezzo termico, che non avrebbe alcun senso se non quello di mantenere l'ENEL nei propri bilanci.

Per quanto concerne il piano sull'energia nucleare, è chiaro che – siamo in effetti un paese molto strano – se avessimo avuto l'energia nucleare nel momento in cui il prezzo del petrolio era al massimo, avremmo potuto avvantaggiarci, come la Francia, del minor costo dell'energia rispetto al petrolio. Ora rischiamo – ma auguriamoci che la cosa vada avanti – che quando le prime centrali entreranno in funzione non vi sarà più quel divario così grade come prima tra prezzo dell'energia prodotta da petrolio e prezzo dell'energia nucleare. Annettiamo grande importanza all'ENEL e ad altre proposte che ci vedevano produttori di centrali elettriche; ho sempre detto che nel campo dell'energia nucleare siamo rimasti solo come produttori di componenti, mentre abbiamo una produzione di energia termica. Ed ho anche detto che la nostra posizione di fornitori dell'ENEL era assolutamente marginale e che eravamo molto più interessati ad essere clienti dell'ENEL, come acquisitori di energia e che appunto l'energia a così caro prezzo non poteva non preoccuparci. Le dico con molta sincerità che stiamo studiato a Torino la possibilità nell'ambito degli stabilimenti FIAT, nel caso in cui ritardi il programma nucleare, di impiantare, pur rispettando il regolamento e le leggi vigenti, delle nostre centrali interne. Fatti i conti, avremmo già oggi un beneficio notevole sul costo di questa energia autoprodotta rispetto a quella che noi acquistiamo. È evidentemente un mezzo per cercare di ridurre il prezzo dei prodotti e da qui deriva l'importanza che noi annettiamo a tale argomento.

FIOCCHI. Desidero ringraziarla per la sua chiara, precisa, esposizione. La sua relazione ha confermato alcune affermazioni già da me fatte in questa sede sulla politica industriale italiana e sulla situazione dell'apparato produttivo. Mi riferisco alla questione della cosidetta diplomazia economica e all'inefficienza dell'apparato pubblico che è causa molte volte dell'aumento del costo medio del prodotto. Premesso questo, vorrei chiederle in primo luogo se ritiene che la politica assistenziale praticata in questi anni è andata a detrimento dell'imprenditoria e dello spirito d'iniziativa nella nostra nazione e poi in che misura e quali termini un gruppo come la FIAT è stato invece elemento propulsore della nascita di nuove iniziative non solo in Piemonte, ma anche nelle altre regioni.

ROMITI. La risposta penso che la immagini: l'introduzione e il perpetuarsi di una politica industriale assistenziale certamente è andata a detrimento di quello che è il concetto d'imprenditorialità, che soltanto da due o tre anni sta riprendendo vigore e legittimazione nel nostro paese. Ho ricordato prima il periodo triste della storia industriale italiana, dei cosiddetti pareri di conformità e dei disastri che hanno portato al paese. Quindi, non può che trovarmi d'accordo. Il fatto è che siamo stati fra i primi ad accorgerci che evidentemente la situazione andava evolvendosi nel senso che ben presto il gruppo FIAT sarebbe

stato emarginato dal mercato ed abbiamo pertanto preso iniziative, nei mesi di settembre e ottobre del 1980, sgradevoli, che certamente tenevano conto di lassismi da parte nostra ma anche del sistema del paese. Se non avessimo preso quell'iniziativa, oggi la FIAT di troverebbe in una situazione peggiore. Devo però dire con franchezza che nel trauma di quel momento – era in carica allora il secondo Governo Cossiga, che poi cadde durante la vertenza – nonostante ottenessimo solidarietà da parte di forze politiche, del Presidente del Consiglio, di alcuni Ministri e parlamentari dal punto di vista personale, dal lato dei partiti e del Governo come entità abbiamo dovuto andare contro corrente. La forza di andare contro corrente è derivata dal fatto che, se non avessimo portato a termine l'operazione, la FIAT sarebbe, non dico scomparsa, ma diventata una Leyland o cose del genere. Fu quello il punto determinante di svolta: all'interno dell'azienda hanno ripreso spirito quei sentimenti, a livello di direttori ma anche di operai, per cui si ritiene che se l'azienda guadagna ed è efficiente c'è più possibilità di stabilità del posto di lavoro, più garanzia per il futuro che non quando si segue una politica di tipo assistenziale.

Abbiamo dovuto fare una politica spietata nei confronti dell'indotto perchè quando si deve andare ad incidere, come abbiamo fatto, all'interno, si effettuano operazioni traumatiche. Se però oggi molte aziende che ci forniscono sono diventate fornitrici anche per l'esportazione, lo devono a questa politica spietata: quanda manca l'ossigeno, ci si deve dare da fare. Purtroppo sono operazioni difficili, dolorose, che potrebbero essere evitate e avrebbero potuto essere evitate se non ci fossero stati gli errori di tutta la classe dirigente, ivi compresa la classe imprenditoriale, in quel benedetto decennio 1970-1980 che mi ostino a chiamare il decennio della follia.

LEOPIZZI. Dottor Romiti lei ha fatto una esauriente esposizione ed ha parlato di tre sfide: la terza sfida è quella relativa alla volontà di progredire ulteriormente e questo, detto dal rappresentante di un complesso industriale come il suo, non può che farci piacere, nel senso che anche per lei, non possono esistere in nessun paese isole felici.

Lei ha sviluppato molti punti interessanti: mi sembra di aver colto un continuo richiamo, in relazione al processo inflattivo che non si è sinora riusciti a far rientrare a livelli europei. E non si è richiamato all'inflazione come dato generale, ma ha parlato di tasso reale, ricordando che il nostro è del 10 per cento, in Francia è del 3 per cento, in Germania del 6 per cento. Vivendo in un sistema aperto, i tassi sono in relazione al contesto internazionale ed al nostro tasso di inflazione. Non crede Lei che solo una rigorosa disciplina di bilancio della pubblica amministrazione può portare alla riduzione dei tassi? Lei giustamente parla della necessità di aumentare il capitale di rischio in modo che le industrie si ricapitalizzino. In presenza però di un alto *deficit* di bilancio, non possiamo pensare di ridurre di molto i rendimenti dei BOT e CCT che rimangono l'unica ancora di salvezza per il risparmiatore. Se non incidiamo sulle cause che fanno sì che il denaro costi tanto, se il paese, la classe politica non affrontano finalmente il nodo centrale che è quello di sentirsi tutti impegnati nel ridurre in concreto il fenomeno inflattivo non potranno aprirsi nuovi orizzonti e

prospettive di lavoro. Lei ed i suoi collaboratori hanno fatto bene a ricordare come nel mondo iniziative di rinnovamento, che inizialmente hanno portato ad una drastica riduzione di occupanti, hanno poi, in tempi relativamente brevi, sette o otto mesi, create le premesse per una maggiore occupazione e mi riferisco agli Stati Uniti.

PRESIDENTE. Lei, senatore Leopizzi, è andato fuori tema, ma penso che il dottor Romiti vorrà riservarle una risposta.

ROMITI. Questi argomenti stamattina sono stati già trattati diverse volte sia dai membri della Commissione che da me, ma io ci ritorno volentieri. Lei affermava che la politica di bilancio svolta dalla pubblica amministrazione costituisce un elemento fondamentale e sosteneva che il buon bilancio consiste nella riduzione dello «sbilancio». Il disavanzo infatti, che deve necessariamente essere finanziato, comporta, come di conseguenza, l'emissione di titoli di Stato che poi con i connessi interessi vanno a gravare sul resto. Io sostanzialmente concordo con la sua valutazione e ritengo che le operazioni di risistemazione del bilancio pubblico debbano prendere l'avvio non soltanto dal fronte delle entrate, che evidentemente hanno bisogno di essere incrementate, limitando ad esempio, l'ampia fascia di evasione fiscale che in Italia è sicuramente superiore a quella degli altri paesi industrializzati, ma anche da quello della spesa. Penso insomma che le uscite che poco hanno a che vedere con le necessità sociali o di altro tipo del paese vadano riviste. Torniamo però sempre allo stesso problema. Indipendentemente da queste azioni miranti a maggiori entrate per effetto della riduzione dell'evasione o di minori uscite da ottenere con un miglior coordinamento della finanza pubblica, rimane sempre il problema dell'inflazione. Una riduzione del disavanzo pubblico infatti di per sè non porta automaticamente ad una riduzione dell'inflazione e quindi le due operazioni vanno compiute contemporaneamente. È vero però che una riduzione dell'inflazione, a parità di disavanzo, riducendo gli interessi passivi, produrrà un alleggerimento del disavanzo stesso.

È comunque pacifico che la lotta all'inflazione affrontata sul campo dell'indicizzazione e prendendo quei provvedimenti cui abbiamo accennato stamane e una politica di bilancio tendente ad incrementare le entrate e a ridurre le uscite possono riportare il paese a livello delle economie dei paesi con cui ci confrontiamo.

ALIVERTI. Non voglio col mio intervento far tornare in mente l'antico detto *in cauda venenum* anche perchè credo che la relazione che stamane ci ha presentato il dottor Romiti meriti una considerazione e un approfondimento maggiore di quello che invece può derivare dalle nostre poche e per di più improvvisate domande. L'esposizione del dottor Romiti si è rilevata, non voglio dire una specie di Summa per non scomodare San Tommaso, ma sicuramente un valido *vademecum* che noi terremo presente. Dico noi perchè penso che sarà nostro compito impegnarci per ricostruire nel nostro paese – ammesso che in passato ve ne sia stata una – una politica industriale.

Vorrei innanzi tutto far precedere le mie domande da una annotazione di carattere metodologico, non certo per difesa di ufficio

del Parlamento o degli addetti, ma perchè sia chiaro che per entrare nella fase pratica occorrerebbe principalmente una visione più unitaria della problematica produttiva in generale e di quella industriale in particolare. Lei nel suo intervento ha toccato almeno tre fondamentali cardini della legislazione: aspetti fiscali, questione del lavoro e incentivazione o finanziamento, per dirlo in termini più generali, delle imprese. Lei saprà certamente che, a volte, in sede parlamentare tali argomenti vengono trattati separatamente e distintamente se non con conflittualità. Ora nell'altro ramo del Parlamento – e spero che l'esempio venga recepito anche qui in Senato – si cerca di ricondurre i vari temi ad una visione più unitaria affidandone la competenza ad un'apposita Commissione che si occuperà della produzione. Mi auguro che così facendo si riesca ad avere una lettura più approfondita e nello stesso tempo più sistematica della materia.

A mio avviso sarebbe poi necessario che i destinatari dei provvedimenti legislativi non mostrassero eccessiva fretta nel vederli approvati. Gli inconvenienti presenti nella legge n. 46, che Lei puntualmente rilevava, sono derivati, come ricorderà, dal fatto che a quel tempo c'era nell'opinione pubblica e nelle categorie interessate chi premeva affinchè l'altro ramo del Parlamento non introducesse modifiche che, a causa dell'instabilità del Governo del tempo che era – definiamolo così – pencolante, avrebbero potuto bloccare l'emanazione della legge. Se il Parlamento avesse invece potuto apportare quelle modifiche, gli inconvenienti da Lei ricordati sarebbero stati evitati. Mi chiedo se qualche volta non varrebbe la pena di lasciare al Parlamento il tempo necessario a far sì che le leggi escano, almeno dal punto di vista formale, sufficientemente corrette.

Questa è una breve premessa e annotazione che faccio non solo per i nostri ospiti ma anche per noi perchè ne facciamo tesoro.

ROMITI. Sono le scottature del «decretone» del 1980. Allora in sostanza di diceva: «Siccome il Governo cade, cerchiamo di approvarlo prima che questo avvenga».

ALIVERTI. Ancora qualche annotazione. Non so se ha già visto la tabella che ci ha fornito il governatore della Banca d'Italia circa la destinazione delle agevolazioni finanziarie. Comunque ricordo brevemente che, nel 1982, il 30 per cento di tali agevolazioni è stato riservato all'agricoltura, il 15 per cento a settori non identificati, ma comunque non produttivi, e il 35 per cento, in base alle leggi n. 131 e n. 226, alle esportazioni. A questo punto mi domando che cosa è stato erogato nel 1982 per il settore produttivo. Naturalmente, poichè sull'argomento ne sapete quanto noi, non voglio da voi la risposta al quesito che ho formulato per cercare insieme, rientro così nello scopo della nostra indagine, di scoprire qual è il canale migliore da percorrere per arrivare con più immediatezza agli obiettivi che ci proponiamo. E in proposito Lei ci ha già indicato alcuni mezzi più facilmente accessibili e più direttamente operativi. Passo ora a rivolgerle alcune domande. Ritenete che il sostegno alle esportazioni costituisca un fattore essenziale? Pensate che l'attuale sistema vada modificato e, in caso di risposta affermativa, credete che sia necessario

collegarlo più direttamente alla dinamica globale di tutti gli interventi a favore del settore produttivo?

Se questo può e deve avvenire, l'altra domanda che volevo rivolgerle è questa: la FIAT ha in animo di procedere ad accordi di cooperazione sul piano internazionale? Non menziono qui l'accordo ALFA-NISSAN, che è stato superato, però ricordo benissimo che nel momento in cui lo stesso scattò ci fu da parte vostra un atteggiamento se non critico certamente preoccupato.

ROMITI. Critico rimane tuttora.

ALIVERTI. Allora voltiamo questa pagina che ormai ha denunciato dei limiti. Avete in animo sul piano organico e razionale di procedere in quella direzione o no?

Il secondo punto che mi interessa affrontare riguarda la struttura dell'incentivazione. In proposito, ritiene che sia possibile giungere a meccanismi automatici di erogazione delle agevolazioni? Lei ne ha già parlato, ricordo infatti che in precedenti audizioni ha insistito sul tema dell'automatismo, obiettivo questo difficilmente raggiungibile, soprattutto con una struttura legislativa come la nostra che ormai si sta pedissequamente uniformando al passato e quindi alla tradizione. L'automatismo poteva essere quello messo in atto dalla legge n. 623, che oggi è considerata una grande legge, ma che quando operava – anche se limitatamente al settore delle piccole e medie imprese – è passata quasi inosservata. Desidero ora brevemente soffermarmi sulla riforma del credito agevolato. Lei sa benissimo che tale riforma non è andata in porto per molte ragioni; il Ministro del tesoro sta ora riprendendo quella tematica, che lei stesso ha ricordato, dei contributi alle aziende. Io non credo però che questo sistema determinerebbe lo scatto automatico dell'erogazione del contributo perchè ci sarebbero due stanze di istruttoria e ciò inevitabilmente comporterà altrettante stanze di compensazione, quella bancaria e quella ministeriale, che in qualche maniera opererebbero separatamente senza riuscire a trovare elementi di convergenza. Il fatto stesso di presentare la domanda non esime, da parte del Ministero, dall'obbligo di un'istruttoria e quindi di una selezione nell'ambito delle pratiche che sono state presentate.

E per di più il sistema che lei pure ha ricordato questa mattina di abbattimento degli interessi, che tuttavia è un sistema, l'unico che si è rilevato praticabile nel nostro paese, lo ritiene insufficiente o insufficiente? E se è insufficiente, quali sono gli altri percorsi che lei ritiene possano essere presi in considerazione? C'è l'adozione di una selezione di programmi presentati dalle aziende o di considerare, per esempio, un parametro quale quello del valore aggiunto dell'anno precedente, o quello di un premio – così chiamato impropriamente – connesso asgli investimenti o quale altro può essere preso in seria considerazione per questa riforma sistematica della struttura dell'incentivazione? L'ultimo problema sul quale volevo richiamare la vostra attenzione è quello della difficoltà o comunque dei problemi in generale tuttora esistenti sulla base di commercializzazione a carico della produzione, questo particolarmente riferito alle grosse imprese. Questo lo dico perchè lei sa perfettamente che nel vostro ambito c'è qualche piccolo problema –

piccolo o grosso non lo so, ma c'è – i concessionari si stanno ribellando...

ROMITI. Ribellando è un po' troppo; scalpitano un po'.

ALIVERTI. Non voglio addentrarmi in problemi di casa vostra, però certamente voglio mettere a fuoco un problema che realmente esiste e cioè quello del passaggio della fase produttiva a quella distributiva; lei ritiene che questa fase possa subire un'ulteriore evoluzione nei mesi futuri e quindi ci sia anche lì un processo da innescare per verificare quali sono gli inconvenienti attuali e quindi superarli, oppure crede che sia un problema questo che è difficilmente superabile e che anzi non possa essere risolto a breve scadenza?

ROMITI. Io risponderò alla domanda sugli accordi internazionali, mentre sull'esportazione le dirà due parole il dottor Galateri e sulla struttura dell'incentivazione parlerà il dottor Sacchi, poi le dirò due parole sulla commercializzazione. Accordi internazionali. Ne abbiamo tantissimi, ne continuiamo a fare, ci sono quelli molto grossi e quelli relativamente grossi che la pubblica opinione non conosce, ma vivendo inseriti nel commercio e nel mondo internazionale come siamo inseriti noi, questa è per noi materia di tutti i giorni. Credo che nei prossimi anni si verificheranno, non soltanto in FIAT, ma in tutti i paesi industrializzati, sempre più questi intrecci per accordi di produzione, anche accordi di compartecipazione, eccetera, a livello internazionale molto più di quanto non sia stato negli anni passati. Anche qui andiamo incontro ad una modifica sostanziale di quella che era prima la situazione esistente.

Alfa-Nissan. Noi non siamo mai stati contrari a che l'industria giapponese venisse a produrre in Italia. Se l'industria giapponese desidera impiantare uno stabilimento di produzione in Italia noi non batteremo ciglio, perchè evidentemente dovrà assoggettarsi ai vincoli e alle difficoltà che abbiamo noi produttori italiani o europei. Ci ribelliamo quando i giapponesi, o altri produttori, possono considerare l'Italia paese da terzo mondo; un paese come l'Italia ha diritto a certe situazioni. Perchè allora noi scalpitammo contro l'Alfa Nissan? Perchè di fronte ad una crisi della siderrgia che stava per arrivare l'Italia aveva davvero bisogno di comperare le lamiere dal Giappone, portarle in Italia per montarle sulle meccaniche dell'Alfa Romeo? Su un modello (purtroppo oggi è uscito e dico purtroppo per gli amici dell'Alfa Romeo) vecchio di otto anni, che si chiama «cherry», la Nissan ne aveva fatti anche degli altri, ma all'Alfa ha dato la possibilità di produrre quel modello lì. È un modello di cui, tutto sommato, nella gamma e nel prestigio che il marchio Alfa Romeo ha, certamente non vediamo il perchè. Devo dire che in quell'occasione offrimmo – ci fu una riunione specifica – di fare quel prodotto, dando il progetto della nostra Uno e dicendo che l'Alfa Romeo poteva, con fornitura da parte nostra di meccanica, quello che poi abbiamo fatto adesso per il modello più alto, identificandolo col marchio Alfa Romeo, avere quel prodotto che adesso va a comperare in America. La Uno è uscita, la conoscete; l'Alfa Nissan è uscita, la conoscete. La realtà dei fatti dice chi, purtroppo, ha

sbagliato allora e ha sbagliato non soltanto nei confronti della propria azienda, ma ha sbagliato anche nei confronti del paese. Devo anche dire che c'era una grossa volontà politica di arrivare a far fare questo accordo coi giapponesi, per lo meno presso certe parti politiche, che sembrava dovesse essere il toccasana. Le realtà sono sul mercato, potete vederle e potete giudicare.

Per quanto riguarda i problemi della commercializzazione già mi sono permesso di dire che non si tratta di rivoluzione, ma certamente di scalpitio; la nostra rete commerciale era abituata negli anni del grande incremento della prima meccanizzazione, anni '50, '60 e ancora '70, ad avere un'attività che non era tanto di vendita del prodotto, quanto di gestione delle liste di attesa, perchè era allora il cliente che aspettava mesi per avere il prodotto, cioè la vettura; quindi era abbastanza facile vendere, ma quello non è vendere, è soltanto accettare le prenotazioni, ed era anche molto importante dal punto di vista dei redditi delle concessionarie. I nostri concessionari, basti considerare i tanti che sono ancora nostri concessionari o che ci hanno lasciato, hanno potuto accumulare in quei periodi forti guadagni e hanno oggi forti patrimoni, patrimoni che poi hanno indirizzato verso altre attività, di carattere immobiliare o di altro genere. Oggi certamente l'attività di concessionario rende molto meno di quanto non fosse per il passato ed è più faticosa; oggi il cliente bisogna andarlo veramente a cercare perchè l'automobilista non ha più quella situazione che aveva negli anni '50 o '60. Questo genera insoddisfazioni perchè i guadagni sono minori, perchè adesso bisogna addestrare molto di più il personale. Non c'è dubbio, quindi, che c'è una situazione di fatto oggettiva. Noi ogni anno cambiamo un notevole numero di concessionari proprio perchè questo rinnovamento va fatto come mentalità, tanto è vero che riteniamo, negli ultimi tre anni, di aver notevolmente migliorato la nostra rete distributiva. Non è soltanto il miglior prodotto che oggi facciamo rispetto a prima, ma anche l'efficienza della rete distributiva che ha permesso di alzare le quote di immatricolazioni italiane rispetto alle marche straniere e avete visto che i dati di gennaio, pubblicati oggi, continuano ad avere questo andamento. Detto questo, non c'è dubbio che dovremo fare qualche cosa, dovremo rivedere, c'è una iniziativa in sede europea che riguarda la cosidetta distribuzione selettiva, cioè ci sono molte cose che dobbiamo rivedere, ma fondamentalmente oggi il mestiere di concessionario, per chi era abituato agli anni d'oro, è un mestiere molto più duro, molto più difficile, come lo sono anche altri mestieri.

ALIVERTI. Loro contestano anche che oggi non c'è nemmeno la renumerazione del capitale investito coi costi finanziari attuali.

ROMITI. È esagerato! Se vuole le possiamo fornire dei dati.

ALIVERTI. Dicono che vendono 500 vetture l'anno, le pagano immediatamente e non rivedono subito i soldi.

ROMITI. L'unica imposizione è data dal modello che viene richiesto. Noi abbiamo una quota del 55 per cento fra Lancia e Fiat

insieme; non è possibile che alcuni concessionari stiano al 30 per cento nella loro zona di quota o al 35 o al 40. O ci arrivano loro al 55, o si divide la zona, ne facciamo due e magari arriviamo a superare quella quota. È un problema di vendita, il fatto di spezzare la zona non è un capriccio, ma un dato di fatto, Comunque se il senatore ne ha voglia, possiamo vedere insieme questa situazione. Indubbiamente, come dicevo prima, oggi è molto più difficile vendere.

GALATERI. Sul tema dell'export e delle agevolazioni, due considerazioni molto importanti. Lei chiedeva se sono necessarie queste agevolazioni. La risposta, fondamentalmente, è di due tipi: sono necessarie anzitutto perchè tutti gli altri paesi concorrenti le forniscono; è chiaro che in una situazione ideale, dove ci fosse concorrenza senza agevolazioni, anche il nostro paese potrebbe farne a meno. Questa prima risposta deve essere contemperata da una seconda. Il paese Italia ha in particolare bisogno di queste agevolazioni per il motivo cui accennava poc'anzi il dottor Romiti. Non possiamo fatturare molto spesso le nostre esportazioni in lire italiane perchè ci sono vincoli, attualmente, nella nostra regolamentazione, che spingono gli esportatori, soprattutto i grandi come noi, a esportare in valute cosiddette forti per motivi di bilancia dei pagamenti e altre considerazioni. È evidente che nel momento in cui siamo costretti a cercare il finanziamento di queste esportazioni, supponiamo in dollari, ci troviamo decisamente svantaggiati rispetto ad esportatori dell'area del dollaro (per esempio gli americani) che hanno la possibilità di approvvigionarsi per il finanziamento di queste esportazioni sui loro mercati domestici, a condizioni decisamente più vantaggiose di quanto non lo possa fare un paese come il nostro e un esportatore come siamo noi che deve ricorrere a mercati terzi per il finanziamento.

Ci troviamo spesso nella condizione di operare fuori dalle regole agevolative del commercio per vari motivi e quindi in una concorrenza che si può definire libera; e abbiamo verificato che in questi casi le possibilità finanziarie dei paesi esportatori che operano con la loro moneta nazionale sono decisamente migliori delle nostre. In altri termini, non siamo in grado di fornire senza agevolazioni lo stesso tipo di condizioni, per un finanziamento in dollari, di quelle che può affrire un esportatore americano; lo stesso discorso vale per lo yen, per il marco tedesco e per altre monete.

La seconda questione sollevata dal senatore Aliverti concerne i ritocchi che si potrebbero apportare al sistema delle agevolazioni per migliorarlo. Qui si affronta una problematica molto complessa che il dottor Romiti ha cercato di sintetizzare nel suo intervento. Fondamentalmente vorrei sottolineare che ci aspettiamo molto dalla revisione della normativa valutaria in corso; a nostro parere bisogna correggere l'impostazione di fondo di tale sistema ed occorre semplificarlo. È un problema che riguarda la possibilità di rendere maggiormente comprensibili le procedure seguite per effettuare le esportazioni e di rendere più sensibile la legislazione alle esigenze che emergono intorno a noi. Vorrei fare un esempio pratico: quando ci confrontiamo coi tedeschi e con i francesi ci accorgiamo che gli enti preposti al finanziamento delle esportazioni capiscono perfettamente che la

conquista di un mercato non avviene da un giorno all'altro, bensì dopo molti anni; per contro, la perdita di quel mercato può avvenire in un arco di tempo brevissimo.

Gli strumenti che abbiamo a disposizione non sono sufficientemente sensibili alla realtà economica e si basano spesso su una valutazione della situazione eccessivamente ristretta a considerazioni di bilancio. Ad esempio la SACE a volte non assume determinati rischi per preoccupazioni di carattere contabile. Il paese dovrebbe riuscire ad identificare i vantaggi e gli svantaggi di certi investimenti, anche se comportano determinati sacrifici per un periodo di due o tre anni, per trovare uno spazio nel mercato internazionale che si rifletterà poi positivamente per molti anni sull'economia nazionale.

Pertanto, la nostra posizione è quella di cercare di collegare più direttamente la realtà economica con certe strutture burocratiche. Si può portare l'esempio dell'IVECO che produce con l'impiego di componenti importate dalla Francia, dalla Germania ed anche dagli Stati Uniti; per noi oggi è impossibile finanziare questo tipo di prodotti perchè le agevolazioni finanziarie impediscono di impiegare componenti tecniche importate da altri paesi.

Queste, in sintesi, le considerazioni che volevo fare e che si possono concretizzare in proposizione operative.

SACCHI. Signor Presidente, vorrei aggiungere una breve osservazione sulla struttura degli incentivi. A mio parere il secondo tipo di incentivo di cui parlava il dottor Romiti, cioè il contributo sugli interessi, dovrebbe diventare un meccanismo automatico e quindi andrebbe perfezionato in questo senso. Anche il contributo sui mutui pstrebbe assumere la caratteristica di un certo automatismo, escogitando una soluzione tecnica: ad esempio, tale contributo potrebbe essere concesso, limitatamente per i mutui erogati per il 1984, a fronte della presentazione della documentazione relativa a tali *tranches* di mutuo da parte dell'istituto di credito a medio termine. Una volta fissati l'ammontare del contributo che si intende concedere ed il tasso di interesse, il meccanismo potrebbe diventare automatico; ritengo che la classe politica possa concordare sulla necessità di varare un provvedimento del genere.

PRESIDENTE. Penso che a questo problema recherà un contributo fondamentale anche l'audizione del presidente dell'ABI, che si svolgerà la settimana prossima, e comunque ritengo che prima del termine della nostra indagine dovremo affrontare questo problema in tutti i suoi aspetti.

Non essendovi altre domande, ringrazio il dottor Romiti ed i suoi collaboratori per le utili informazioni da loro fornite.

I lavori terminano alle ore 13,50.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. ETTORE LAURENZANO