

# SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

(N. 1810-A)

## RELAZIONE DELLA 5<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(FINANZE E TESORO)

(RELATORE VALSECCHI Athos)

SUL

## DISEGNO DI LEGGE

*approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 15 luglio 1971  
(V. Stampato n. 3332)*

**presentato dal Ministro del Tesoro**

**di concerto col Ministro delle Partecipazioni Statali**

**e col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica**

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza  
il 15 luglio 1971*

---

**Aumento del fondo di dotazione  
dell'Istituto per la ricostruzione industriale**

---

**Comunicata alla Presidenza il 21 luglio 1971**

---



## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ONOREVOLI SENATORI. — Premuta da urgenze indeclinabili o ritenute tali in un lavoro senza sosta, la Commissione finanze e tesoro si è vista costretta a rimettere alla discussione dell'Assemblea l'esame e l'approvazione di questo disegno di legge, appena appena licenziato dalla Camera dei deputati.

Eppure l'argomento è tale che avrebbe reclamato un ragionevole lasso di tempo per una onesta disamina, scaturendo da esso una serie numerosa di interessanti questioni. È ben vero che il costume, che si fa sempre più attuale nelle diverse Commissioni, delle indagini conoscitive e degli incontri diretti fra i commissari ed i maggiori responsabili della dirigenza economica pubblica e privata, nonché i documenti che per legge vengono presentati al Parlamento, offrono già una sufficiente informazione a quanti devono deliberare con conoscenza di causa; ma l'occasione, straordinaria nel tempo ed eccezionale nella misura, di valutare il senso ed il fine di un così rilevante aumento del fondo di dotazione dell'IRI avrebbe potuto giustamente suscitare un adeguato dibattito.

Va infatti subito annotato che, d'un sol colpo, il fondo di dotazione IRI viene più che raddoppiato, passando da 895 a 1.795 miliardi.

In difetto di discussione in sede di Commissione, il vostro relatore ha cercato di sottoporre alla vostra attenzione, insieme a dati e notizie obiettivi, alcune sue personali considerazioni: i primi scelti fra i molti che pur nell'avarizia del tempo ha potuto raccogliere, le seconde suggerite da una valutazione delle cose, che egli sa essere condivisa da molti colleghi.

Secondo una consolidata tradizione, precedente alla stessa prescrizione legislativa, l'IRI impegna la politica del gruppo attraverso la redazione di un programma pluriennale (quadriennale e/o quinquennale), necessariamente scorrevole per via delle revisioni annuali, che ne aggiornano le previsioni. Con tale sistematica si evidenziano gli elementi per la Relazione programmatica, che vengono forniti al Ministero delle par-

tecipazioni statali ed al CIPE per le approvazioni di competenza. Il programma presenta il dettaglio degli investimenti da effettuare, le previsioni del fabbisogno finanziario e delle relative fonti di copertura, le previsioni di massima della programmazione del ciclo successivo, le implicazioni dei programmi per quanto attiene il Mezzogiorno e per quanto si riferisce alla occupazione. In tal modo l'impegno programmatico del più recente periodo è assunto nella continuità storica della attività dell'ente e si colloca nella logica di uno sviluppo, secondo la quale le deliberazioni valide per il presente sono le ultime di quelle passate e le prime di quelle future.

La Relazione programmatica, che recepisce gli elementi forniti dall'ente, rappresenta quindi la guida della sua azione nell'anno cui il documento si riferisce, nel contempo coordinandola con le esigenze connesse alla attuazione del programma economico nazionale. Così il fluire delle determinazioni dell'ente verso gli organi dello Stato ed il defluire da questi verso l'ente delle direttive sulle finalità da raggiungere concretano, nell'ambito delle rispettive competenze, i reciproci rapporti, che di anno in anno si fanno sempre più rilevanti in funzione della dilatazione qualitativa e quantitativa dei settori di intervento, della complessità delle gestioni aziendali, delle esigenze connesse alla loro economicità, alla autonomia ed alla responsabilità dell'Istituto, nonché delle obbligazioni e delle implicazioni derivanti dall'appartenenza al vasto mercato comunitario.

Senza dubbio la presenza dello Stato nell'economia si è andata imponendo in modo così prepotente, che ben difficilmente in alcuni settori chiave può essere ipotizzata l'esistenza di una forza concorrente: da qui deriva l'obbligo di una particolare condotta, quale è quella che si deve esigere perchè l'ente — qualunque esso sia — non diventi uno strumento che condizioni i movimenti dello Stato, dalla cui volontà prende pur vita, e perchè non trasbordi al di fuori delle legittime sfere di competenza sui campi che, in un sistema di economia mista, devono essere assicurati alla libertà di intrapresa dei terzi.

Il momento della concessione di un cospicuo aumento del fondo di dotazione si appalesa idoneo ad una verifica delle competenze. Come vedremo, si può già fin d'ora rispondere alla domanda del dove vada a finire questa nuova ed imponente spesa dell'ente di gestione in modo del tutto rassicurante. Si tratta di realizzare progetti di investimento di grande rilievo, che l'Istituto già presentava nel suo programma del 1969 e che solo ora stanno per toccare il punto di partenza.

L'importo complessivo dei 7.000 miliardi programmati quasi due anni fa dovrà essere sicuramente aumentato, nel corso degli anni 1971-75, per ovviare alle riduzioni intervenute per effetto della lievitazione dei salari, dell'aumento di tutti i costi, della diminuzione, in una parola, dalla capacità di acquisto della nostra moneta. Ma tant'è: dato l'andamento delle cose del mondo economico, dentro e fuori delle nostre frontiere, il guaio di un ritocco all'insù della spesa programmata non si sarebbe potuto evitare. Forse un discorso particolare si può fare sulla misura del ritocco, che per noi sarà di certo sensibile e per quanto attiene al consuntivo dell'attesa prima di avviare la realizzazione del programma e per quanto si riferisce ai tempi di previsione della spesa, destinata a subire, nell'arco della sua attuazione, modifiche di interesse tecnologico ed economico.

Di tale somma, 3.600 miliardi figurano destinati al settore manifatturiero; 2.200 sono assegnati alle aziende di servizi e 1.100 riguardano il settore delle infrastrutture. Per la copertura di tanto fabbisogno finanziario la fonte principale è rappresentata dal ricorso all'indebitamento, costituito da obbligazioni, mutui e debiti a breve. Segue poi l'autofinanziamento, le cui possibilità sono in forte contrazione (va ricordato, in proposito, che l'apporto fornito al Gruppo dalle risorse di origine interna, superiore al 40 per cento nel biennio 1968-69, si stima sia sceso intorno al 30 per cento nel 1970). Da ultimo viene la quota dei 900 miliardi, di cui al presente progetto di legge.

Di fronte alla entità degli investimenti, autofinanziamento e fondo di dotazione messi insieme si manifestano inferiori alla bi-

sogna di una equilibrata gestione; ed è questa una constatazione ricorrente, non soltanto per quanto si riferisce all'IRI, ma anche nei confronti degli altri enti di gestione e dell'ENEL, che devono molte delle loro difficoltà alla scarsità delle risorse proprie. In effetti l'apporto del fondo di dotazione a fine 1969, era pari all'8,2 per cento delle attività patrimoniali (9,6 per cento delle immobilizzazioni tecniche lorde) ed in cifre assolute risultava di 595 miliardi a fronte di 7.238 miliardi di attività patrimoniali.

Con l'approvazione della presente proposta di legge il rapporto fondo di dotazione-immobilizzazioni tecniche, — quali si configurano sulla base degli attuali programmi —, salirà, alla fine del 1975, al 13,8 per cento: che è una percentuale ancora lontana da quanto si richiede per una sana gestione.

Certamente non ci nascondiamo come tutto si sia appesantito nella amministrazione del Gruppo e come le previsioni di breve termine non consentano di sperare in un benefico alleggerimento delle difficoltà di conduzione. Siamo fra coloro che pensano che la corsa all'aumento del costo del lavoro non sia ancora terminata per via dell'applicazione dei nuovi contratti, per le gravi interruzioni di attività per agitazioni sindacali, per il rilevante numero di assenze, per la minore utilizzazione degli impianti (che assicura il riposo finanche alle macchine!), per la disaffezione che coinvolge insieme quanti, con compiti ed incombenze diverse, operano nelle aziende. E per altro verso sappiamo come sia stato fin qui impossibile qualsiasi recupero in termini di produttività, nonostante i notevoli incrementi della capacità degli impianti, e come non sia da sperare in un incremento dei ricavi unitari, quando si tenga conto del contesto concorrenziale in cui operano le aziende del Gruppo. In questo quadro punto confortevole si spiega la quasi totale assenza del concorso di capitali azionari dei privati al finanziamento delle aziende del Gruppo, nonostante che alla fine del 1969 a fronte dei mezzi propri dell'IRI, pari a 560 miliardi, i terzi azionisti possedessero una quota pari a 769 miliardi.

Ci auguriamo che autofinanziamento e fondo di dotazione possano integralmente ri-

## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

versarsi nei nuovi investimenti, che in sincronia con l'andamento del fondo, dovrebbero essi pure raddoppiare, passando dai 6.200 miliardi di fine 1969 ai circa 12.800 miliardi previsti per la fine del 1975.

In una sintetica visione di dettaglio corre ora l'obbligo di ricordare, anzitutto, l'impegno dell'IRI nel Mezzogiorno. A partire dagli anni '50, dall'epoca del cosiddetto « miracolo economico », si accentua il depauperamento delle energie di lavoro meridionali, mentre si accresce il processo di marginalizzazione di intere regioni. In questo contesto si chiede, così all'IRI come agli altri gruppi a partecipazione statale, la realizzazione di iniziative effettivamente concorrenziali sul mercato interno e su quello internazionale. Si pone, quindi, al Gruppo un duplice obiettivo: di sviluppare i servizi (come le infrastrutture) per ridurre le differenze di dotazioni esistenti tra le varie regioni e di potenziare il settore manifatturiero, soprattutto attraverso la localizzazione di iniziative di grande rilievo.

Questi due obiettivi sono stati raggiunti.

Facendo un bilancio del periodo 1958-69 si vede che, a partire dal secondo quadriennio (1962-65), si raggiunge la percentuale della quota del 40 per cento degli investimenti totali nel Mezzogiorno, mentre gli investimenti in nuove iniziative manifatturiere sono ubicati nel sud in misura di gran lunga superiore al 60 per cento voluto dalla legge.

Nell'insieme, il gruppo IRI ha investito nel Mezzogiorno, nel dodicennio 1958-69, 1.700 miliardi di lire, con questa scadenza: dal primo al secondo quadriennio c'è un balzo da 200 a 764 miliardi di lire; nel 1966-69 il livello si mantiene all'incirca pari a quello precedente. Su questo andamento complessivo, notevolmente differenziati sono gli sviluppi da settore a settore.

Fra i momenti più significativi dell'intervento vanno sottolineati: la scelta dello sviluppo del settore siderurgico; l'impegno nel settore telefonico per recuperare il divario di dotazione delle regioni meridionali; le importanti iniziative per realizzare la rete autostradale con la quale si affidano all'IRI i principali collegamenti del Mezzogiorno con il Centro-Nord e la trasversale Napoli-

Bari; infine, l'introduzione nel sud di settori di punta come l'elettronica e della grande produzione di serie automobilistica.

Nell'insieme, gli investimenti del gruppo IRI nel sud nei settori industria, trasporti e comunicazioni ed autostrade hanno raggiunto circa il 20 per cento di quelli complessivi pubblici e privati nel periodo 1958-1969.

L'incremento di occupazione diretta nelle aziende IRI non rappresenta, ovviamente, che una frazione dell'occupazione indotta; ma essa nel Mezzogiorno si è raddoppiata dal 1958 al 1969, salendo dalle 30 mila unità ad oltre 60 mila unità; e dal 16 al 24 per cento nel complesso del Gruppo.

Le iniziative meridionali hanno quindi assorbito una quota molto rilevante dell'occupazione aggiuntiva: 43 per cento in totale, fino al 54 per cento nell'industria manifatturiera.

I programmi definiti alla fine del 1969 prevedono investimenti del Gruppo IRI nel Mezzogiorno per 3.473 miliardi, con un volume di investimenti all'incirca doppio di quello registrato nel dodicennio 1958-69.

Nel quadriennio 1970-73 è previsto che si raggiungano i 2.076 miliardi degli investimenti, con un livello pressochè triplo di quello del quadriennio 1966-69. La quota destinata al Mezzogiorno negli investimenti complessivi del Gruppo IRI, pari nell'insieme al 58 per cento, sale ad oltre i tre quarti (84 per cento nella siderurgia e 50 per cento nella meccanica). Con questa mole di investimenti e a programmi ultimati gli addetti delle aziende IRI nel sud dovrebbero raggiungere le 120-125 mila unità, pari al 34 per cento dell'occupazione nazionale IRI corrispondente (era il 24 per cento nel 1969).

In tal modo dovrebbero più che raddoppiarsi i livelli raggiunti a fine 1968 con un incremento di 60-65 mila unità, a sua volta più che doppio di quello registrato nel periodo 1958-69.

La quasi totalità di quest'occupazione aggiuntiva (60.000 addetti), sarà concentrata nel settore manifatturiero.

Un ulteriore salto di qualità si avrà allorchè sempre più i centri direzionali e di ri-

## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

cerca delle aziende operanti nei vari settori si localizzeranno nelle regioni meridionali.

Per la siderurgia, premesso che la congiuntura internazionale nel 1969 ha presentato caratteri di espansione così marcati da riproporre in termini nuovi la stessa prospettiva di lungo periodo del settore e che le notizie disponibili sui programmi di investimento definiti o allo studio, soprattutto in Europa e in Giappone, fanno ritenere che con il 1969 si sia aperto un nuovo ciclo di crescita dell'industria siderurgica mondiale, si deve rilevare, per quanto riguarda il mercato siderurgico italiano, che nell'ultimo quadriennio il consumo è passato da 11,5 a 18,5 milioni di tonnellate con un incremento di oltre due terzi, che ha interamente assorbito le capacità produttive rese disponibili dal 1964, soprattutto nell'ambito della siderurgia IRI. Nel 1969, l'accelerazione della domanda ha fatto registrare, dopo quattro anni di sostanziale equilibrio, un saldo passivo di 2 milioni di tonnellate negli scambi siderurgici con l'estero.

Poiché si calcola che il consumo nazionale di acciaio sarà di 25,5 milioni di tonnellate nel 1975 e di 30,5 milioni di tonnellate nel 1980, l'IRI ha previsto investimenti nel settore per 2.500 miliardi, una volta e mezza superiori a quelli del programma definito verso la fine degli anni '50.

Conseguentemente la capacità produttiva salirà dagli attuali 10 milioni di tonnellate a oltre 24 milioni di tonnellate, livello che, a seconda dell'andamento del mercato, sarà raggiunto tra la fine degli anni '70 e l'inizio degli anni '80.

Si rendono perciò necessari l'immediato avvio dell'ampliamento del centro siderurgico di Taranto fino ad una capacità produttiva di 10,3 milioni di tonnellate e la costruzione in Calabria (da iniziare dopo che l'apposita Commissione tecnica interministeriale avrà completato gli studi circa l'ubicazione dell'impianto e le sue dotazioni infrastrutturali) di un nuovo impianto di laminazione a freddo da 1 milione di tonnellate annue, primo elemento del nuovo centro siderurgico a ciclo integrale, il quinto, con una capacità produttiva di 4 milioni e mezzo di tonnellate iniziali.

È auspicabile che l'esatta ubicazione del centro possa essere decisa entro l'anno, sicché il completamento dell'impianto avvenga senza sensibili ritardi rispetto alle originarie indicazioni (l'IRI aveva previsto, iniziandosi i lavori nel 1971, la loro ultimazione entro il 1978).

Si prevede ancora di concentrare a Piombino sviluppi di rilievo in relazione all'accordo Italsider-FIAT, che assicurerà prospettive di stabile espansione al centro toscano.

A Bagnoli dopo il 1975 verranno installati due treni da 500 mila tonnellate per la produzione di profilati pesanti e vergella, tondo e rotoli e sarà costruito, entro il 1972, un nuovo impianto per lavorazioni a freddo speciali, da localizzare in campagna ad opera della Breda siderurgica.

Nel settore del cemento, la Cementir ha deciso, oltre agli sviluppi impiantistici formulati per Taranto, Spoleto e Maddaloni nel precedente programma, l'ampliamento anche dello stabilimento di Livorno da 400 a 700 mila tonnellate.

Alla fine 1973 il gruppo FINSIDER occuperà circa 83.800 addetti, con un aumento di 6.100 unità rispetto all'aggiuntivo 1969. Il fabbisogno aggiuntivo di manodopera, per la fine del prossimo decennio, salirà a 22.800 persone, che porteranno la occupazione complessiva a 100.500 addetti.

L'espansione — soprattutto nel Mezzogiorno — di un settore portante della nostra economia, quale la siderurgia, si può pensare che determinerà il sorgere di molteplici e varie industrie meccaniche di trasformazione.

Per il settore meccanico il programma del Gruppo si incentra nei ben noti quattro comparti: automobilistico, termoelettronucleare, macchinario industriale e aero-spaziale.

Il programma del Gruppo nel settore automobilistico tende a raggiungere entro il 1975 una produzione di 500 mila vetture all'anno. L'impegno è rivolto al tempestivo completamento dei nuovi grandi stabilimenti di Milano-Arese e di Napoli-Pomigliano d'Arco destinati, il primo, a produrre nel 1973 oltre 200 mila vetture, per raggiungere, nel biennio successivo, il livello di 230 mila uni-

tà e l'Alfa-Sud, ultimati che siano i lavori di costruzione entro il corrente anno, a fabbricare 250 mila vetture tra il 1974 ed il 1975. Gli investimenti previsti sono della grandezza di 428 miliardi (4/5 da realizzarsi entro il 1972).

Il personale delle aziende automobilistiche (Alfa Romeo, Alfasud e SPICA) è previsto che salirà dai 20 mila addetti di fine 1969 a circa 50 mila nel 1974-1975.

Per quanto riguarda le attività collegate all'Alfasud, le relative possibilità sono oggetto di un accurato esame da parte del Gruppo, in una strategia di localizzazioni, nel Mezzogiorno, tali da contemperare l'esigenza di un massimo di economicità di esercizio con l'obiettivo generale di una maggior diffusione degli investimenti industriali, secondo le direttrici attuali della politica del territorio e per dare incremento all'occupazione indotta, che nel settore dell'automobile presenta valori piuttosto alti e facilmente controllabili. In complesso, gli investimenti dovuti agli ampliamenti ed alle iniziative a tutt'oggi decisi o in corso di definizione nell'ambito delle partecipazioni statali si aggirano intorno ai 50 miliardi; la relativa previsione di occupazione diretta è di oltre 3.500 addetti.

Il settore delle produzioni termomeccanico-nucleari ed elettromeccaniche è caratterizzato, a livello internazionale, dalla presenza di pochi grandi gruppi, tra cui alcuni europei, che sono riusciti a mantenersi a livelli tecnologici comparabili a quelli dei gruppi americani.

La progressiva penetrazione di questi ultimi nel mercato europeo ha accelerato il processo di concentrazione e di razionalizzazione produttiva su scala nazionale, in particolare in Gran Bretagna, Germania Occidentale e Francia, che contano ormai non più di due o tre gruppi integrati operanti nel settore.

L'industria italiana risulta invece tuttora eccessivamente frazionata, sia per le produzioni termiche, sia per quelle elettromeccaniche, cui si aggiunge una dipendenza da licenze estere, americane ed europee, che tarda a tradursi in una capacità di innovazione autonoma e si riflette nella sua insuffi-

ciente redditività media e nella limitata capacità di penetrazione sui mercati esteri.

Devo tuttavia sottolineare che nel campo dei reattori cosiddetti avanzati, mentre la Gran Bretagna e il Canada sembrano già in grado di offrire sul mercato reattori di potenza, in Italia è in corso la costruzione di un reattore prototipo di 35 MW (CIRENE). Intensa è poi l'attività di sperimentazione nel campo dei reattori surgeneratori veloci che, una volta messi a punto (prevedibilmente intorno al 1980) potranno anche condizionare il mercato per la rivoluzionaria caratteristica di irradiare, durante il funzionamento, materiale da cui può ricavarsi più combustibile di quanto ne consumino. Si è anche da poco avviata la costruzione di un reattore sperimentale (progetto PEC).

Il gruppo IRI, che rappresenta la maggiore concentrazione di capacità produttiva nazionale nel settore termo-nucleare ed elettromeccanico, ha promosso nel proprio ambito un processo di razionalizzazione produttiva che si è progressivamente esteso ad altri gruppi.

In tale quadro particolare rilievo assume il programma di investimenti dell'Ansaldo Meccanico Nucleare, che intende caratterizzarsi sempre più come azienda costruttrice di grandi e grandissime centrali termiche, sia tradizionali che nucleari.

I programmi elaborati per le aziende elettromeccaniche prevedono una consistente espansione produttiva. Nel quadriennio 1970-1973 la produzione dell'ASGEN dovrebbe aumentare di oltre il 50 per cento, mentre quella complessiva delle altre aziende del settore (OCREN, Costruzioni elettromeccaniche e ALCE) dovrebbe segnare un incremento aggirantesi sul 90 per cento. Nel complesso gli investimenti in programma nel settore termonucleare ed elettromeccanico, assommano a 31,3 miliardi di lire (di cui 25,7 entro il 1973) e per i 3/5 sono relativi all'Ansaldo Meccanico Nucleare.

Nel comparto del macchinario industriale, anche esso caratterizzato da una insufficiente dimensione delle imprese, l'IRI persegue una politica di ristrutturazione, in particolare per le aziende produttrici di macchinario per la siderurgia. La Società

Grandi Motori di Trieste, poi, completerà, entro il '71, il proprio stabilimento destinato principalmente alla produzione di motori diesel per propulsione navale.

Per il settore aeronautico bisogna, anzitutto, che ricordi come l'industria delle costruzioni aeronautiche e spaziali attraverso oggi, non solo in Europa, una fase di ulteriore ristrutturazione per essere in grado di competere sul mercato dominato dai maggiori produttori statunitensi; e poichè le previsioni relative alla domanda sono di una espansione a lungo termine, sostenuta dall'intenso sviluppo dei trasporti civili e commerciali, in tutti i paesi europei produttori si sono già avute fusioni di due o più aziende appartenenti allo stesso paese e talora anche a paesi diversi.

In tale quadro, l'azione del gruppo IRI, nel settore aerospaziale, può oggi imperniarsi sulla nuova società AERITALIA, costituita nel novembre del '69, con la partecipazione paritetica della Finmeccanica e della FIAT. Questa porterà avanti studi, trattative e contratti ancora da eseguire ed in essa confluirà tutto il patrimonio di progettazione dei due soci.

Gli investimenti dei programmi del settore meccanico a fine 1969 ammontano complessivamente a 553 miliardi; l'occupazione del settore dovrebbe salire dagli attuali 53 mila agli 80 mila addetti a fine '73.

L'industria elettronica, che, con la sua gamma assai vasta di prodotti e di applicazioni, registra da anni saggi di espansione a scala mondiale molto elevati e destinati ad accrescersi, raggiunge in Italia un livello che può considerarsi per più aspetti critico. Infatti, mentre le sue prospettive di sviluppo sono legate essenzialmente al successo nel campo delle applicazioni civili, la struttura dell'industria elettronica italiana non appare ancora sufficientemente consolidata per far fronte, in condizioni di competitività, alla prevedibile fase di espansione.

In questa situazione sono maturate le premesse per un riassetto delle attività elettroniche IRI, concretatesi nel programma del Gruppo, approvato dal CIPE agli inizi del 1970. Esso si impernia sul ruolo strategico

che, per il futuro del settore, assume il ramo delle telecomunicazioni. Per le telecomunicazioni di pubblico servizio la prevista massiccia espansione a lungo termine si accompagnerà ad un crescente impiego di tecniche elettroniche, soprattutto per effetto della diffusione della commutazione elettronica e del servizio di trasmissione dati.

Le caratteristiche tecniche ed economiche del settore, nell'attuale fase del suo sviluppo, hanno reso opportuno spingere al 1980 l'arco temporale del programma. I suoi obiettivi sono: un intenso sviluppo produttivo (17 per cento in media all'anno) in modo da superare, a fine periodo, i 300 miliardi di produzione e ricavi; un aumento dell'occupazione localizzato in misura prevalente nel Mezzogiorno, ove saranno creati circa 25 mila nuovi posti di lavoro su un totale previsto di 35 mila.

Di sicuro interesse mi pare la constatazione dell'impegno del gruppo IRI nella ricerca durante il 1970. Per le aziende manifatturiere dei settori siderurgico, meccanico ed elettronico (che assorbono oltre l'85 per cento delle spese correnti complessive del Gruppo) si riassume in un rapporto spese di ricerca-fatturato pari al 2,4 per cento circa.

In particolare, nel settore siderurgico il rapporto è pari allo 0,6 per cento circa. Il rapporto, in sé non elevato perchè si riferisce a produzioni di massa, viene meglio illustrato dal valore assoluto della spesa, che nel 1970 ha superato il livello di 6 miliardi di lire.

Nel settore meccanico le spese correnti di ricerca sono state pari a circa il 2,5 per cento del fatturato. Tale quota è da considerarsi elevata, anche tenuto conto del non positivo andamento economico che caratterizza alcune aziende del settore.

Nel comparto elettronico si raggiungono livelli sia assoluti che percentuali (22 per cento circa) assai alti: ciò trova ragione anche nel fatto che alcune produzioni elettroniche, specie militari, sono dei prototipi e vanno considerate come attività di sviluppo.

Le spese correnti per ricerca del gruppo IRI nel 1970 hanno presumibilmente rappre-



sentato circa i tre quinti di quelle effettuate dal complesso delle partecipazioni statali e pressochè il 15 per cento delle spese sostenute dall'insieme del settore privato e a partecipazione statale, mentre il personale tecnico in esso impiegato è passato da 4.220 a 4.830 unità.

Le previsioni del quinquennio 1971-1975 fanno registrare una spendita complessiva per attività di ricerca, tra spese in conto capitale e spese correnti, di oltre 280 miliardi di lire ed un aumento del personale addetto, che alla fine del quinquennio dovrebbe raggiungere le 6.500 unità.

Una nota particolare vuole il vostro relatore dedicare all'intervento dell'IRI nel settore infrastrutturale.

Venti anni di concrete esperienze di sviluppo economico delle aree più arretrate del Paese hanno infatti messo in risalto l'oggettiva funzione delle infrastrutture di trasporto, ai fini di uno sviluppo territoriale e settoriale maggiormente diffuso ed equilibrato.

Man mano che ai criteri di intervento basati sulla concentrazione « puntuale » delle risorse (i « poli di sviluppo ») si sono venuti a sovrapporre i criteri di una concentrazione per « fasce » (gli « assi di sviluppo »), si è visto che le grandi infrastrutture di trasporto (ferroviarie, autostradali e marittime) sono in grado di sviluppare un notevole richiamo localizzativo: suscettibile di procurare alle regioni attraversate effetti di reddito molto maggiori di quelli consentiti dagli sviluppi spontanei ed indifferenziati sulle diverse parti del territorio.

Fu appunto in considerazione di questa prospettiva sperimentale che si affidò, fin dal 1955, all'IRI la responsabilità di tracciare la rete autostradale fondamentale del Paese. Per queste ragioni, negli anni sessanta, mediante lo strumento della concessione, l'Italia ha programmato e costruito una delle più notevoli reti autostradali del continente.

Questo impegno operativo non è rimasto privo di conseguenze, perchè recentissime indagini hanno fatto emergere che le autostrade hanno concretamente contribuito a localizzare lungo il proprio tracciato nuove unità produttive. Questa almeno è l'opinione di ben il 74 per cento dei 344 comuni in-

teressati dalle due autostrade dell'IRI. Risulta, anzi, che dal 1965 al 1970 l'autostrada del sole e quella adriatica (nei tratti ultimi) abbiano determinato la localizzazione di 642 nuove imprese, che si aggiungono alle 544 sorte lungo la sola autostrada del sole nel periodo 1958-1964.

L'esistenza di tale fenomeno ubicativo è stata del resto confermata dall'opinione del 90 per cento delle Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura e dell'86 per cento dei C.R.P.E. intervistati.

Gli effetti ubicativi suddetti sono apparsi particolarmente spiccati nel Mezzogiorno (sono stati registrati dall'80 per cento di tutti i comuni meridionali intervistati), e appaiono caratteristici dei comuni medio-grandi (quelli aventi una popolazione compresa fra i 50 ed i 300 mila abitanti).

Essi si sono determinati per la presenza congiunta dell'autostrada e di altri fattori di sviluppo: principalmente gli incentivi della legislazione meridionalistica.

Le 642 aziende sorte anche per la presenza dell'autostrada nel più recente quinquennio, sviluppano attualmente una occupazione diretta valutabile nell'ordine delle 53.000 unità. Il flusso di retribuzioni da esse consentito è di circa 110-120 miliardi all'anno (per oltre la metà percepiti e spesi nel Mezzogiorno): il che provoca notevoli effetti moltiplicativi per le economie locali interessate.

In questa prospettiva, la funzione oggettivamente già svolta dalle autostrade e dalle altre infrastrutture di trasporto può essere delineata come una precisa concausa di sviluppo. Le autostrade o le altre infrastrutture di trasporto da sole non fanno miracoli. Ma se vengono ad integrarsi a sistemi di incentivazione territoriale, e settoriale alla presenza di altri fattori classici di sviluppo (risorse, capitali e lavoro), a politiche di intervento delle partecipazioni statali razionali e selettive, esse finiscono per stimolare e sostenere il ritmo di sviluppo economico delle diverse comunità regionali attraversate.

Per quanto attiene al decennio settanta, esso probabilmente sarà destinato a qualificarsi nel settore delle infrastrutture di mobilità urbana ed è in tal senso che l'IRI sta

## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

mobilitando le proprie società di progettazione e di costruzione per realizzare un grande *pool* operativo.

Accanto alle infrastrutture di scorrimento e di sosta urbane e suburbane occorrerà poi preoccuparsi dei grandi scali aerei e marittimi richiesti dall'impeto di una domanda senza confini.

In conclusione, il programma che l'IRI delinea per la propria attività a valere fino alla soglia degli anni ottanta è sicuramente imponente. Esso pone le premesse per altri,

numerosi interventi, specialmente di privati, dall'insieme dei quali è lecito attendersi la effettuazione di un nuovo balzo in avanti sulla via del comune benessere. Che ciò sia realizzabile dipende poi da noi tutti: dalla volontà di ben operare dei cittadini, dalla capacità di ben amministrare dei governanti, dalla concordia sociale e dalla pace, che, non senza il necessario sacrificio, sapremo insieme conquistare e garantire.

VALSECCHI Athos, *relatore*

**DISEGNO DI LEGGE****Art. 1.**

Il fondo di dotazione dell'Istituto per la ricostruzione industriale è aumentato di lire 900 miliardi.

La somma di cui al precedente comma sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero delle partecipazioni statali in ragione di lire 120 miliardi per ciascuno degli anni finanziari 1971 e 1972 e di lire 220 miliardi per ciascuno degli anni finanziari dal 1973 al 1975.

**Art. 2.**

All'onere recato dalla presente legge si provvede con il ricavo netto derivante da operazioni finanziarie che il Ministro del tesoro è autorizzato ad effettuare in ciascun anno mediante la contrazione di mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche o con emissioni di buoni poliennali del tesoro o di speciali certificati di credito.

**Art. 3.**

I mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, da ammortizzare in un periodo non superiore a venti anni, saranno contratti nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con appo-

site convenzioni da stipularsi tra il Ministro del tesoro ed il Consorzio di credito per le opere pubbliche e da approvarsi con decreto del Ministro del tesoro.

Il servizio dei mutui sarà assunto dal Ministero del tesoro.

Le rate di ammortamento saranno iscritte negli stati di previsione della spesa del Ministero medesimo e specificatamente vincolate a favore del Consorzio di credito per le opere pubbliche.

Per la emissione dei buoni poliennali del tesoro a scadenza non superiore a nove anni, si osservano le disposizioni di cui alla legge 27 dicembre 1953, n. 941.

Per la emissione dei certificati di credito si osservano le condizioni e le modalità di cui all'articolo 20 del decreto-legge 30 agosto 1968, n. 918, convertito, con modificazioni, nella legge 25 ottobre 1968, n. 1089.

All'onere relativo alle operazioni finanziarie di cui al presente articolo per l'anno finanziario 1971, sarà fatto fronte mediante riduzione dei fondi speciali di cui ai capitoli nn. 3523 e 6036 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

**Art. 4.**

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio negli esercizi finanziari 1971, 1972, 1973, 1974 e 1975.