

TABELLA N. 18

**Stato di previsione della spesa del Ministero delle partecipazioni statali
per l'anno finanziario 1967**

ANNESSO N. 6

**RELAZIONE PROGRAMMATICA
SUGLI ENTI AUTONOMI DI GESTIONE**

PER L'ESERCIZIO 1967

INDICE

PARTE PRIMA

REALIZZAZIONI E PROSPETTIVE DELLE PARTECIPAZIONI STATALI

1. — Il primo decennio di attività del Ministero delle partecipazioni statali	Pag.	11
2. — Vecchi e nuovi problemi economici, finanziari e organizzativi delle partecipazioni statali	»	12
3. — Il campo di attività delle partecipazioni statali	»	13
4. — Limiti nell'intervento delle partecipazioni statali	»	13
5. — Il reperimento delle fonti di finanziamento	»	15
6. — La redditività dei capitali impiegati	»	15
7. — La struttura organizzativa del sistema delle partecipazioni statali	»	16
8. — Rapporti del Ministero con gli Enti	»	17
9. — I compiti delle partecipazioni statali nel quadro della programmazione economica nazionale	»	18
10. — Alcuni indirizzi delle partecipazioni statali	»	19

PARTE SECONDA

ANDAMENTO DELLE ATTIVITÀ E ASPETTI PARTICOLARI DEI PROGRAMMI

CONSIDERAZIONI SULL'APPORTO DELLE PARTECIPAZIONI STATALI AL PRODOTTO LORDO (VALORE AGGIUNTO) NAZIONALE

Presentazione	Pag.	23
Prodotto lordo delle partecipazioni statali nel 1963 e 1964 e incidenza sul totale nazionale	»	24
Composizione del valore aggiunto delle imprese a partecipazione statale nel 1963 e 1964	»	25
Andamento di alcuni parametri caratteristici e valori unitari per settore	»	25
Immobilizzi netti per addetto e per unità di valore aggiunto	»	26
Valore aggiunto per addetto	»	26
Prodotto netto e sua ripartizione fra i fattori lavoro e capitale-impresa	»	27
a) Redditi di lavoro per addetto	»	27
b) Redditi da capitale-impresa su immobilizzi netti	»	28
Qualche anticipazione sulla presumibile evoluzione verificatasi nel 1965	»	31
Considerazioni conclusive	»	31

INVESTIMENTI E FATTURATO

Gli investimenti effettuati nel 1965	Pag.	49
Gli investimenti previsti per il 1966	»	52
Il programma 1967-71	»	53
Il fatturato delle partecipazioni statali nel 1964 e nel 1965	»	58

ASPETTI FINANZIARI

L'andamento finanziario nel 1965	Pag.	62
Prime indicazioni sulla copertura del fabbisogno finanziario nel 1966 e nel 1967	»	68

L'INTERVENTO DELLE PARTECIPAZIONI STATALI NEL MEZZOGIORNO

Considerazioni generali	Pag.	71
Aspetti settoriali	»	78
Siderurgia, metallurgia e attività connesse	»	78
Cemento	»	79
Meccanica	»	79
Cantieri navali	»	81
Idrocarburi	»	81
Petrolchimica e chimica	»	82
Telefoni	»	83
Radiotelevisione	»	84
Autostrade	»	85
Terme	»	85
Tessile	»	85
Attività varie	»	85
Formazione professionale	»	86
Ricerca scientifica	»	86
I programmi per la Sardegna	»	86

L'ATTIVITÀ DELLE PARTECIPAZIONI STATALI ALL'ESTERO

Le attività all'estero, nel quadro della politica delle partecipazioni statali	Pag.	92
L'azione nel settore energetico e nell'approvvigionamento di materie prime	»	92
La progettazione e l'impiantistica industriale	»	93
La formazione di quadri tecnici	»	94
Le vendite all'estero delle aziende a partecipazione statale	»	95
La collaborazione tecnica e industriale	»	96

OCCUPAZIONE E POLITICA DEL LAVORO

L'occupazione nel 1965 e nel 1966	Pag.	100
Formazione professionale	»	103

RICERCA SCIENTIFICA

Orientamenti della ricerca nel sistema delle partecipazioni statali	Pag.	109
Programmi e investimenti	»	110

PARTE TERZA

I PROGRAMMI D'INVESTIMENTO NEI VARI SETTORI

FONTI DI ENERGIA E INDUSTRIA ESTRATTIVA

I. — Idrocarburi	Pag.	117
II. — Industrie estrattive	»	127

INDUSTRIA MANIFATTURIERA

I. — Siderurgia	Pag.	131
II. — Cemento	»	134
III. — Meccanica	»	136
IV. — Cantieri navali	»	141
V. — Petrolchimica e altre attività chimiche	»	147
VI. — Tessile	»	152

SERVIZI

I. — Telefoni	Pag.	155
II. — Radiotelevisione	»	159
III. — Trasporti marittimi e aerei	»	162
IV. — Autostrade	»	172
V. — Terme	»	177
VI. — Cinema	»	178

ALTRI SETTORI

Attività manifatturiere	Pag.	183
Servizi	»	186

INDICE DELLE TABELLE

TABELLA N. 1. — Valore aggiunto delle imprese a partecipazione statale nel 1963 (miliardi di lire)	Pag. 34
TABELLA N. 2. — Valore aggiunto delle imprese a partecipazione statale nel 1964 (miliardi di lire)	» 35
TABELLA N. 3. — Valore aggiunto delle imprese a partecipazione statale nel 1963 (composizione percentuale)	» 36
TABELLA N. 4. — Valore aggiunto delle imprese a partecipazione statale nel 1964 (composizione percentuale)	» 37
TABELLA N. 5-A. — Analisi del valore aggiunto delle imprese a partecipazione statale nel 1963 e 1964 per settore — Industrie manifatturiere ed estrattive e varie minori	» 38
TABELLA N. 5-B. — Analisi del valore aggiunto delle imprese a partecipazione statale nel 1963 e 1964 per settore — Trasporti e comunicazioni ed altri servizi — Totale generale	» 40
TABELLA N. 6. — Risultati di bilancio	» 42
TABELLA N. 7. — Risultati di esercizio ed ammortamenti delle principali aziende a partecipazione statale	» 43
TABELLA N. 8. — Consuntivo degli investimenti delle partecipazioni statali nel 1965 e previsioni per il 1966 e 1967 (miliardi di lire)	» 50
TABELLA N. 9. — Consuntivo degli investimenti delle partecipazioni statali nel 1965 e previsioni per il 1966 e 1967 (composizione percentuale)	» 51
TABELLA N. 10. — Serie storica degli investimenti delle partecipazioni statali nel decennio 1955-64 (miliardi di lire)	» 56
TABELLA N. 11. — Serie storica degli investimenti delle partecipazioni statali nel decennio 1955-64 (composizione percentuale)	» 57
TABELLA N. 12. — Fatturato delle partecipazioni statali negli anni 1963, 1964 e 1965	» 61
TABELLA N. 13. — Fabbisogno finanziario e relativa copertura nel periodo 1956-65 (miliardi di lire)	» 66
TABELLA N. 14. — Fabbisogno finanziario e relativa copertura nel periodo 1956-65 (composizione percentuale)	» 67
TABELLA N. 15. — Consuntivo degli investimenti delle partecipazioni statali nel Mezzogiorno nel 1965 e previsioni per il 1966 e 1967 (miliardi di lire)	» 75
TABELLA N. 16. — Consuntivo degli investimenti delle partecipazioni statali nel Mezzogiorno nel 1965 e previsioni per il 1966 e 1967 (composizione percentuale)	» 76
TABELLA N. 17. — Consuntivo degli investimenti delle partecipazioni statali nel Mezzogiorno nel 1965 e previsioni per il 1966 e 1967 (% su investimenti in Italia delle partecipazioni statali)	» 77

TABELLA N. 18. — Investimenti del settore telefonico a partecipazione statale nel Mezzogiorno d'Italia	Pag.	83
TABELLA N. 19. — Sviluppo del servizio e degli impianti telefonici nel Sud e nel Centro-Nord nel periodo 1967-71	»	84
TABELLA N. 20. — Serie storica degli investimenti delle partecipazioni statali nel Mezzogiorno nel periodo 1957-64 (miliardi di lire)	»	88
TABELLA N. 21. — Serie storica degli investimenti delle partecipazioni statali nel Mezzogiorno nel periodo 1957-64 (composizione percentuale)	»	89
TABELLA N. 22. — Serie storica degli investimenti delle partecipazioni statali nel Mezzogiorno nel periodo 1957-64 (% sugli investimenti in Italia delle partecipazioni statali)	»	90
TABELLA N. 23. — Nuove iniziative manifatturiere delle partecipazioni statali nel Mezzogiorno	»	91
TABELLA N. 24. — Fatturato estero degli Enti e società a partecipazione statale	»	95
TABELLA N. 25. — Occupazione nelle aziende a partecipazione statale in Italia e nel Mezzogiorno — Anno 1965	»	102
TABELLA N. 26. — Occupazione nelle aziende a partecipazione statale — Distribuzione regionale 1965	»	105
TABELLA N. 27. — Occupazione nelle aziende a partecipazione statale — 1953-65	»	106
TABELLA N. 28. — Occupazione nelle aziende industriali a partecipazione statale ubicate nel Mezzogiorno	»	108
TABELLA N. 29. — Investimenti e spese correnti delle imprese a partecipazione statale relative alla ricerca scientifica e allo sviluppo	»	111
TABELLA N. 30. — Previsioni di investimento e di spesa corrente delle imprese a partecipazione statale nella ricerca scientifica e nello sviluppo	»	113
TABELLA N. 31. — Distribuzione territoriale degli abbonati alle radiodiffusioni e alla televisione al 30 aprile 1966	»	159
TABELLA N. 32. — Consistenza e composizione della flotta delle aziende a partecipazione statale a fine 1966	»	167
TABELLA N. 33. — Situazione della rete autostradale e circolazione nei paesi della C.E.E.	»	173

PARTE PRIMA

**REALIZZAZIONI E PROSPETTIVE
DELLE PARTECIPAZIONI STATALI**

1. — *Il primo decennio di attività del Ministero delle partecipazioni statali*

La conclusione del primo decennio di vita del Ministero delle partecipazioni statali costituisce una valida occasione per riconsiderare sinteticamente l'attività svolta. Un esame siffatto, pur non rientrando in senso stretto nei compiti di una relazione programmatica, sembra opportuno, in quanto una panoramica valutazione di fatti e di indirizzi che si sono avvicendati nel corso del recente passato, lungi dal fornire una semplice raccolta di dati, oggetto di giudizio storico, rappresenta l'indispensabile premessa conoscitiva per indirizzare l'attività futura; si potranno con tale mezzo enucleare i problemi che sono ancora aperti, configurare quelli che presumibilmente sorgeranno, individuare le strade o comunque gli orientamenti che portano alle soluzioni corrette.

Che nel suo insieme l'attività delle partecipazioni statali debba essere valutata positivamente sembra fuor di dubbio quando si considerino alcuni dati di fatto essenziali: dal 1956 ad oggi l'importo destinato annualmente agli investimenti delle aziende che fanno capo a questo Ministero è pressoché quadruplicato, il fatturato complessivo è più che raddoppiato, l'occupazione totale è aumentata di oltre 100.000 persone.

Nel corso dell'ultimo decennio sono state portate a termine da queste aziende, in tutti i settori, realizzazioni di importanza basilare per la nostra economia: fra esse figurano grandi complessi siderurgici, stabilimenti meccanici e petrolchimici, centrali elettronucleari, reti di trasporto degli idrocarburi, moderne flotte aeree, reti telefoniche e autostrade ed un articolato sistema di iniziative minori.

L'ingente sforzo compiuto nei vari settori ha comportato investimenti per quasi 5.500 miliardi. Di questi, sono stati destinati al Mezzogiorno d'Italia circa 1.750, cioè un importo che corrisponde, all'incirca, al 40 per cento del totale degli investimenti localizzabili eseguiti da tutte le partecipazioni statali nel territorio nazionale e che comprende circa la metà di tutti gli investimenti industriali (pubblici e privati) effettuati nello stesso periodo nel meridione.

Senza entrare in considerazioni di ordine analitico (per le quali si rimanda alla parte speciale e alle precedenti relazioni programmatiche, in particolare a quella dell'anno scorso), basterà ricordare ancora che il tasso annuo di incremento degli investimenti delle aziende a partecipazione statale è stato, nel decennio, superiore di quasi la metà al saggio di incremento degli investimenti globali eseguiti da tutta l'industria e da tutte le attività terziarie del nostro Paese. È da sottolineare altresì che le scelte economiche e le conseguenti realizzazioni delle aziende industriali nei campi delle fonti di energia, della siderurgia, della meccanica e dei servizi, hanno rappresentato pilastri di sostegno fondamentali per lo sviluppo economico e per il progresso sociale del nostro Paese. Insomma le aziende con partecipazione statale hanno risposto con il massimo impegno alle esigenze della politica economica sia di breve sia di lungo periodo.

Nel corso di un decennio di attività sono stati via via risolti ardui problemi di ordine economico, tecnico, finanziario ed organizzativo, che vanno dalla individuazione dei settori di intervento alla ricerca delle dimensioni ottime degli impianti, al reperimento dei capitali necessari alla formazione dei quadri e delle maestranze. Non si può ignorare, d'altra parte, che notevoli difficoltà, anche se controbilanciate dal generale sostegno dell'opinione pubblica, sono state determinate dalle critiche di coloro che condannavano in blocco ogni attività imprenditoriale pubblica, postulandone la costituzionale inefficienza e da quelle, in un certo senso opposte, di coloro che, trascurando le leggi dell'economia, avrebbero voluto che le imprese a partecipazione statale disseminassero le loro iniziative in tutte, anche nelle più sperdute e inaccessibili, località.

Una serena valutazione consente ora di fare giustizia di tutte le accuse non obiettive e interessate. Questa constatazione non esime però dalla necessità di riconsiderare criticamente quelle questioni di carattere generale emerse nel periodo, che sono state risolte solo in via provvisoria. Tali questioni attendono una soluzione definitiva, che non può essere ulteriormente differita se non si vuole che i problemi ancora aperti si accavallino con quelli nuovi che la realtà economica italiana e internazionale propone in maniera incessante.

L'inizio della programmazione economica nazionale, il progresso tecnologico e scientifico delle industrie di paesi con i quali l'Italia deve sostenere la sfida commerciale, la tumultuosa dilatazione dei bisogni, la continua variazione dei gusti dei consumatori e quindi della domanda di beni e di servizi, sono ormai dati di fatto che impegnano in modo particolare le aziende a partecipazione statale a stabilire con la massima razionalità la loro linea di azione e a conseguire una strutturazione efficiente e flessibile, rispondente alle diverse necessità e alle mutabili esigenze della vita imprenditoriale e della politica economica nazionale.

2. — *Vecchi e nuovi problemi economici, finanziari e organizzativi delle partecipazioni statali*

In questa sede non è opportuno affrontare, anche per ragioni di spazio, una discussione dettagliata e completa di tutti i problemi che nel corso della sua attività questo Ministero e le aziende che ad esso fanno capo hanno incontrato e dovuto risolvere caso per caso, ma che comunque meriterebbero di essere riesaminati in quanto suscettibili di impostazioni e di scelte di validità generale. Sarà sufficiente soffermarsi brevemente su alcuni fra i più importanti di essi (del resto già messi in evidenza nelle precedenti relazioni programmatiche, dalle quali saranno in gran parte ripresi) per riproporli all'attenzione degli uomini politici, degli operatori economici e degli studiosi che possono dare un decisivo contributo all'indirizzo delle decisioni.

Accanto alla categoria, ora indicata, di problemi che, in quanto emersi già da tempo, sono ampiamente noti all'opinione pubblica e dei quali esiste un sistema già definito di soluzioni proposte, occorre tener conto di un'altra categoria di problemi che vengono creati dalle nuove esigenze dell'attuale situazione politica ed economica, e che finora sono stati poco dibattuti.

Rientra nella prima categoria tutta la problematica concernente:

- a) la delimitazione del campo di attività delle partecipazioni statali;
- b) i limiti del sistema;
- c) il reperimento delle fonti di finanziamento;
- d) la misura della redditività dei capitali impiegati;
- e) la struttura organizzativa del sistema delle partecipazioni statali;
- f) i rapporti fra il Ministero e le aziende.

È evidente che le soluzioni che possono essere adottate per ogni singolo punto non sono reciprocamente indipendenti: esse inoltre condizionano quelle che potranno essere proposte per i principali problemi appartenenti alla seconda categoria, fra i quali verranno presi in considerazione due, e precisamente:

- g) la definizione dei compiti delle partecipazioni statali nel quadro della programmazione economica;
- h) la determinazione degli indirizzi generali sui futuri campi di attività delle partecipazioni statali.

Nei paragrafi seguenti verranno con sinteticità considerati successivamente i punti ora elencati.

3. — *Il campo di attività delle partecipazioni statali*

La questione della delimitazione della sfera di azione delle partecipazioni statali è stata per molti anni una delle più dibattute e di essa sono state prospettate le soluzioni più varie.

La tesi più ragionevole, necessariamente intermedia fra le posizioni estreme, non può purtroppo essere espressa se non sotto una forma estremamente generale e quindi poco specificante: lo Stato intraprende direttamente quelle attività economiche che sfuggono alla possibilità e alla capacità di iniziativa dei privati o possono contribuire ad un'azione antimonopolistica. È da ritenersi però che il principio ora enunciato, pur nella sua indeterminatezza, consente, alla luce dell'esperienza di una azione ormai pluriennale delle partecipazioni statali, di affermare che non esistono specifici campi operativi che debbano *a priori* essere sottratti ad ogni possibilità di intervento imprenditoriale diretto dello Stato attraverso aziende controllate. Va osservato peraltro che il progresso quantitativo e qualitativo dell'insieme delle imprese che fanno capo a questo Ministero, lungi dall'essere stato realizzato a spese dell'industria privata, ha anzi fornito a questa occasione di più ampio sviluppo attraverso i risultati favorevoli di molte iniziative, specialmente di quelle intraprese nei settori delle fonti di energia e della siderurgia.

L'osservazione che non esistono settori preclusi *a priori* al campo di attività delle partecipazioni statali, dovrà essere ripresa fra poco quando verranno esaminati gli indirizzi futuri (ved. n. 10). Qui basterà aggiungere tre avvertenze complementari, che sono in certo senso corollari di quella generale:

a) le attività imprenditoriali dello Stato devono rispettare, *coeteris paribus*, le regole generali di economicità aziendale;

b) qualora, per eccezione, le regole di economicità aziendale non possano essere rispettate per motivi di economicità generale (con esclusione, quindi, dei motivi di cattiva gestione), il costo sociale delle operazioni deve essere messo in evidenza e reintegrato per porre le aziende in condizioni di continuare con efficienza la loro attività;

c) l'assunzione di iniziative in nuovi settori deve rientrare nel quadro di una visione programmatica generale ed essere autorizzata a livello governativo con tempestività, al fine di non pregiudicare con dannosi elementi di incertezza gli sviluppi dell'economia privata in quei campi dove essa dimostra sufficiente dinamismo e svolge la sua azione in conformità con gli obiettivi dell'economia nazionale.

4. — *Limiti nell'intervento delle partecipazioni statali*

A dieci anni dall'introduzione di un metodo politicamente e gerarchicamente coordinato nella attività delle imprese pubbliche, può dirsi superato ogni dubbio sulla legittimità ed opportunità della presenza imprenditoriale dello Stato nei settori chiave e propulsivi dell'economia. Fonti di energia, industrie di base, industrie di trasformazione, servizi e infrastrutture sono le linee portanti di uno schema entro il quale l'azione delle aziende controllate dal Ministero si articola, in connessione ed in armonia con le direttrici generali di sviluppo dell'economia del Paese.

I risultati ottenuti, se sono positivi in termini di indirizzi politici e di validità economica, non possono tuttavia far passare sotto silenzio taluni aspetti che indicano con chiarezza i limiti dell'intervento delle partecipazioni statali, superando i quali si infrangerebbero fatalmente i diaframmi della economicità aziendale e dell'equilibrio generale del sistema.

Tali aspetti, venuti in evidenza negli anni e nei mesi più recenti e destinati ad assumere nel futuro un allarmante peso, riguardano essenzialmente la maniera di considerare le possibilità di utilizzazione del mezzo pubblico di intervento. È apparso manifesto, sia a proposito della politica anticongiunturale e di dilatazione straordinaria degli investimenti adottata dal sistema per fronteggiare la trascorsa fase recessiva dell'economia nazionale, sia in rapporto ai provvedimenti di concentrazione e razionalizzazione di alcuni carenti settori produttivi, che in molti ambienti politici ed economici, nazionali e locali, è andata prevalendo una concezione del sistema affatto innaturale, poiché incentrata su un malinteso principio di indiscriminata capacità di intervento.

Si è dunque assistito, prima, alla pressione esercitata sul complesso delle partecipazioni statali per accrescere il volume degli investimenti al fine di riparare alla loro rarefazione sul piano nazionale in conseguenza della crisi congiunturale e quindi (il processo è tuttora in pieno svolgimento) per far sì che le imprese sopportassero, nel proprio ambito esclusivo, finanziario e imprenditoriale, il carico di crisi e di difficoltà insorgenti in intere comunità e interessanti settori economici estranei o marginalmente connessi all'attività industriale pubblica.

Siamo evidentemente di fronte ad una considerazione lontana dalla corretta maniera di intendere la capacità e la possibilità di utilizzazione delle partecipazioni statali, alle quali — giova ripeterlo — si è inteso assegnare binari di azione il più possibile ancorati al rigore economico e alla capacità di espandersi lungo linee di competitività e di funzionale autonomia. L'assolvimento deve considerarsi infatti di pubblico interesse connesso alle scelte delle linee di intervento, non alla conduzione delle singole attività imprenditoriali. Una diversa considerazione non potrebbe infatti non condurre se non ad una ristrutturazione del sistema e ad una disforme distribuzione, tra Stato e privati, della presenza nel capitale operativo delle imprese.

Abbiamo dunque rintracciato, sulla scorta delle esperienze e di orientamenti presumibili, alcune linee che si discostano dalle direttrici tradizionali del sistema. Su di esse il giudizio non può ovviamente essere negativo in assoluto: esse si rifanno infatti a situazioni chiaramente definibili « di emergenza » e per le quali l'interesse della comunità nazionale è doveroso e legittimo. Non si può pensare — pur considerando la loro anomalia rispetto ai cardini del sistema — che di fronte ad esse le partecipazioni statali, che rimangono il principale strumento della politica economica governativa, assumano un atteggiamento di distaccato diniego.

Le stesse reiterate e molteplici istanze di intervento, rivolte alle imprese pubbliche, poggiano assai spesso su motivazioni obiettive alle quali le stesse imprese non sono estranee. Si pensi alla concentrazione cantieristica che, pur essendo originata da esigenze inoppugnabili di economicità e competitività, determina nelle città e zone interessate scompensi e disarmonie, dirette od indotte, tali da turbare l'equilibrio di intere comunità locali. È ben vero che, in ipotesi di processi siffatti (che riguardano oltre al settore cantieristico anche quello meccanico) la direttiva generale del Ministero è stata e rimane quella della predisposizione di attività imprenditoriali di pari livello e di adeguata garanzia occupazionale. Spesso peraltro la rottura di preesistenti equilibri non è sanabile col puro criterio degli « interventi paralleli », ponendosi in evidenza una crisi che investe più settori e attività produttive. Si pone così, per alcune zone, l'esigenza di un rilancio più articolato e vasto di quello che, da sole, le imprese pubbliche sono in grado di attuare con interventi compensativi; tale rilancio non può, d'altro canto, valutarsi come attinente alla pura sfera delle partecipazioni statali, ma deve invece investire, in forma più lata, lo Stato, chiamato a predisporre programmi straordinari di ripresa produttiva, che possono agevolmente essere delegati, per l'attuazione, alle imprese pubbliche opportunamente integrate sul piano finanziario.

Converrà dunque ripetere che per affrontare taluni interventi straordinari come quelli accennati, le partecipazioni statali sono disponibili e strutturalmente adeguate. Ciò non deve però significare che le loro risorse finanziarie vengano innaturalmente utilizzate e distolte da alcuni essenziali obiettivi: primo fra tutti, quello dell'adeguamento impiantistico e tecnologico, che si pone con drammatica urgenza e verso il quale dovrà volgersi una aliquota non indifferente dei mezzi disponibili.

5. — *Il reperimento delle fonti di finanziamento*

Durante l'ultimo decennio le partecipazioni statali sono ricorse con alterne vicende a tutte le forme possibili di reperimento dei capitali (richieste di aumento dei fondi di dotazione da parte dello Stato, mutui obbligazionari, indebitamenti bancari, apporti di soci, alienazioni di beni, ecc.). Ciò è dovuto alla pluralità e alla complessità delle situazioni. Senza voler esaurire la casistica, basterà ricordare che di alcune società gli Enti di gestione possiedono l'intero capitale, mentre in altre esistono cospicue partecipazioni private; è da tener presente altresì che in alcuni casi la situazione patrimoniale ed economica consente ampi margini di autofinanziamento, mentre in altri casi ciò avviene in misura molto ridotta e che in certi periodi il mercato monetario è favorevolmente aperto alla domanda e in altri no; va considerato anche che alcune iniziative richiedono un'alta quota di capitale di rischio, mentre altre possono essere realizzate con alte quote di indebitamento, ecc.

In una prima fase l'incremento dei fondi di dotazione da parte dello Stato è stato piuttosto ridotto e gli enti di gestione hanno dovuto provvedere alla copertura dei loro fabbisogni con mezzi propri (per circa un terzo) e ricorrendo al mercato. Con l'accentuarsi da un lato della tendenza alla erosione dei margini di profitto (già segnalata nella relazione programmatica del 1963), e con l'accrescersi, dall'altro lato, del volume totale degli investimenti, le aziende a partecipazione statale hanno dovuto aumentare il ricorso all'indebitamento, che, a causa anche del deterioramento congiunturale del mercato obbligazionario, è stato effettuato in larga parte a breve e a medio termine.

La tensione derivante da questo stato di cose si è alquanto allentata in seguito, quando non solo è iniziato l'afflusso dei versamenti delle quote relative agli aumenti dei fondi di dotazione approvati con leggi del settembre e del novembre 1964, ma anche la situazione economica generale ha dato segni di miglioramento e le politiche aziendali di ampliamento e di rinnovo degli impianti hanno incominciato a dare i loro frutti.

Un ammaestramento si può trarre dalle vicende ora accennate: il modo di reperire le fonti di finanziamento da parte delle imprese pubbliche possiede un sufficiente grado di elasticità per potersi adattare alle più varie situazioni della nostra economia. Il fatto che notevoli difficoltà finanziarie siano state superate con il ricorso al mercato obbligazionario e al settore creditizio senza un proporzionale aumento dei capitali di rischio non consente peraltro di affermare che tali metodi potranno essere adottati nella stessa misura anche nel futuro. È anzi da supporre che, con il progressivo accrescersi delle funzioni delle partecipazioni statali nel quadro della programmazione economica nazionale, i mezzi propri e quelli reperiti sul mercato non risulteranno più sufficienti e quindi l'apporto di capitali da parte dello Stato dovrà inevitabilmente aumentare per non compromettere le capacità di sviluppo del sistema.

Sorgerà a questo riguardo il problema del come determinare, non più in maniera episodica e occasionale come finora è stato fatto, ma *in forma programmata e coordinata* gli apporti di capitali da parte dello Stato indispensabili ai vari settori di attività per conseguire con la maggiore efficienza economica possibile i risultati previsti.

6. — *La redditività dei capitali impiegati*

Una disamina completa del problema dell'efficienza nell'impresa pubblica richiederebbe lunghe argomentazioni, del resto già ampiamente dibattute in sede dottrinale e politica. Non si può non convenire che quando il solo metro dell'utile aziendale non è più sufficiente, il discorso di una misura dell'efficienza diventa, in pratica, molto complicato. Come in altri casi, la soluzione teorica può essere enunciata in maniera estremamente semplice, in quanto essa è ricavabile dalla regola generale di eco-

nomicità « minimi mezzi — massimi risultati » che, applicata alle attività produttive, porta ad affermare che ogni impresa pubblica dovrà tendere alla massimizzazione della somma dell'utile aziendale e di quello sociale, in quanto così risulta massimo il suo apporto al reddito nazionale.

L'applicazione di questo principio è tutt'altro che facile quando se ne vogliano trarre precisi metodi di misura dell'efficienza operativa accettabili senza critiche e senza riserve. Non è questa peraltro una ragione sufficiente per eludere il problema, bensì per affrontarlo e, sia pure con successive approssimazioni empiriche, nell'intento di accrescere incessantemente lo stimolo al sempre più razionale impiego delle risorse messe a disposizione delle imprese pubbliche.

Più specificamente, se da un lato si dovrà e potrà pretendere dalle aziende a partecipazione statale, in particolare da quelle che esercitano la loro attività in settori aperti alla concorrenza, o comunque in società con privati, che esse remunerino equamente i capitali loro conferiti, dall'altro lato non si potrà disconoscere la legittimità della richiesta, ove si voglia accordare ad esse iniziative antieconomiche sul piano aziendale, che siano esplicitamente predisposti dallo Stato i mezzi per sopperire all'aggravio di costi così determinato.

Non osservando questa regola si otterrebbe il duplice risultato negativo di far inaridire, per consunzione, centri di attività che invece, nell'interesse generale, dovrebbero prosperare e di fornire ad altre imprese di per sé aziendaliamente attive, un pericoloso esempio che potrebbero imitare.

L'avvento della programmazione può aiutare, in un certo senso, a misurare l'efficienza dei risultati dell'attività produttiva, in quanto permette di inserire ogni risultato aziendale, in sede di bilancio economico nazionale, nel più vasto contesto del risultato complessivo e quindi può consentire la valutazione, anche se approssimativa, dei benefici extraziendali arrecati dalle attività in questione.

Ma anche questa valutazione può fornire solo indicazioni di larga massima, la cui importanza è più rilevante sotto l'aspetto macroeconomico che sotto quello aziendale; essa pertanto non risolve il problema che resta aperto e impegna questo Ministero al sistematico progressivo affinamento dei metodi di rilevazione della efficienza delle aziende che ad esso fanno capo.

Va al riguardo tenuto presente che, specialmente nei casi in cui le sole indicazioni fornite dai risultati di bilancio non siano sufficienti, l'impiego di idonei criteri di valutazione delle gestioni aziendali, oltre a consentire l'individuazione di eventuali situazioni di inefficienza, facilita i compiti delle gestioni stesse alle quali vengono prospettati con concrete e precise definizioni gli obiettivi suscettibili di misurazione.

Alle esigenze ora esposte sopperisce, come prima approssimazione, una serie di dati contenuti in questa relazione, e precisamente quelli forniti da una indagine sul valore aggiunto negli anni 1963 e 1964 e quelli concernenti l'evoluzione dei risultati di bilancio per singoli settori, nonché lo sviluppo delle vendite complessive e all'estero.

7. — *La struttura organizzativa del sistema delle partecipazioni statali*

Già nelle precedenti relazioni programmatiche era stata più volte sottolineata l'esigenza che le soluzioni organizzative fossero intese ad assicurare la massima rispondenza della struttura del sistema alle funzioni generali ed ai compiti specifici che le partecipazioni statali sono chiamate ad assolvere.

Questa esigenza, posta del resto esplicitamente dalla legge istitutiva del Ministero, non deve però essere prospettata nei termini astratti di una razionalità geometrica basata su concetti di omogeneità, simmetria, e così via, ma bensì nei termini concreti della funzionalità del sistema.

Sotto questo aspetto, l'esperienza dell'ultimo decennio è particolarmente istruttiva, in quanto consente di affermare che l'assetto organizzativo imperniato sull'esistenza di due grandi enti di gestione e di altri minori ha dato una convincente prova di efficienza e si è quindi dimostrato valido sul piano operativo. Ciò rafforza la tesi che la richiesta di sostanziali mutamenti del sistema (accreditata anche da autorevoli interventi di politici ed economisti) non sia sostenibile su un piano di medi-

tato realismo e che accoglierla equivarrebbe ad assoggettare degli organismi sani ad un complesso di estese amputazioni e suture che ne indebolirebbero le fibre proprio nel momento in cui è richiesta la maggiore attività.

Non si intende con ciò affermare che l'attuale sistema possa rappresentare la perfezione assoluta e che non sia suscettibile di alcun miglioramento: senza dubbio, numerosi problemi sono ancora aperti, specialmente nel settore delle industrie meccaniche. Si vuole invece far rilevare che, tutto sommato, l'assetto delle partecipazioni statali attualmente esistente corrisponde agli scopi di una attività funzionale e che drastici interventi al riguardo potrebbero determinare più danno che utilità.

Differente è il discorso che si potrebbe proporre sul fatto che fondamentali attività imprenditoriali pubbliche, antiche e recenti, si svolgono al di fuori dell'ambito delle partecipazioni statali, mentre probabilmente questa sarebbe la loro naturale collocazione, soprattutto in conformità di una politica economica che sta sviluppando parallelamente le due figure di « Stato imprenditore » e di « Stato pianificatore ». Questa affermazione, motivata non da un futile principio nominalista ma da fondate ragioni di efficienza e di coordinamento, meriterebbe una lunga serie di considerazioni che per il momento è opportuno rimandare ad altra sede.

8. — *Rapporti del Ministero con gli Enti*

È questo un argomento alquanto delicato che va impostato e dibattuto con chiarezza e obiettività.

L'attività imprenditoriale delle aziende che fanno capo al Ministero delle partecipazioni statali è svolta, come è noto, da società operative aventi figura giuridica privata, costituite e regolate in base alle norme del Codice civile. I pacchetti azionari di queste società sono detenuti direttamente o indirettamente dagli Enti di gestione che esercitano, nei riguardi delle società stesse, la normale funzione degli azionisti di maggioranza, con i diritti e le responsabilità previste dal Codice civile, e che si estrinsecano normalmente attraverso la nomina degli amministratori e la manovra dei mezzi finanziari.

Ben diversi sono sotto l'aspetto della forma e della sostanza i rapporti fra gli enti di gestione e il Ministero. Gli enti sono dotati di persona giuridica pubblica, non possiedono un capitale sociale azionario, ma un fondo di dotazione fornito direttamente dallo Stato con leggi che ne stabiliscono l'ammontare, gli amministratori sono nominati con decreti che assumono forme diverse da Ente a Ente, ma che nei casi principali, che si riferiscono ad Enti che esistevano prima dell'istituzione del Ministero delle partecipazioni statali, non sono di competenza esclusiva del Ministero stesso. A quest'ultimo sono attribuite diverse facoltà, che vanno dall'approvazione preventiva di determinati atti amministrativi (per alcune categorie dei quali, peraltro, anche le aziende private dovrebbero chiedere autorizzazioni governative) all'esercizio di un potere di controllo il cui contenuto si può considerare consolidato in base ad una prassi costante. La principale facoltà resta quella di emanare direttive generali, che hanno però un valore vincolante piuttosto sotto l'aspetto politico che sotto quello giuridico. In mancanza di una disciplina precisa dei rapporti del Ministero con gli Enti, si delinea così una situazione alquanto anomala, perché l'organo che di fronte al Paese, al Parlamento e al Governo ha la responsabilità dell'andamento delle partecipazioni statali non è, in molti casi, in grado di manifestare istituzionalmente i termini della sua volontà alle aziende sottoposte al suo controllo.

Non si pensi che un rimedio a questa situazione possa consistere in un indiscriminato e irrazionale aumento dei poteri del Ministero. È chiaro infatti che una soluzione del genere, oltre ad introdurre gli inconvenienti dell'accentramento burocratico, potrebbe avere gravi conseguenze mortificando, con l'attenuazione delle responsabilità, lo spirito di iniziativa imprenditoriale che forma la stessa ragion d'essere delle aziende con partecipazione statale. Inoltre, essa potrebbe essere in contrasto con il nostro ordinamento giuridico che attribuisce agli amministratori determinati doveri la cui inosservanza è soggetta a sanzioni civili e penali.

In realtà, il problema dei rapporti fra il Ministero e gli Enti è più complesso di quanto non sembri. Ma questa constatazione non fornisce un valido motivo per differire la ricerca della soluzione, come non vale, a tale scopo, l'obiezione che, nel primo decennio di vita del Ministero, le difficoltà sono state in definitiva superate grazie alla sensibilità della direzione politica e all'atteggiamento di consapevole responsabilità dei dirigenti degli Enti.

Le pressioni complessive cui è sottoposto il sistema delle partecipazioni statali stanno infatti aumentando per l'accresciuta importanza che le aziende pubbliche vanno assumendo quale strumento della politica economica governativa nel quadro della programmazione nazionale ed ogni indugio nella definizione dei rapporti fra il Ministero e le partecipazioni può essere motivo di deterioramento di tutta la struttura.

In questo ordine di idee il Ministero ritiene di poter portare rapidamente a concreto compimento, anche con la meditata utilizzazione di tutte le esperienze che si sono formate nell'ambito del sistema delle partecipazioni statali, gli studi che da tempo è venuto approntando al fine di ottenere la precisazione di un insieme di norme organizzative idonee a rimuovere gli inconvenienti che l'attuale assetto presenta segnatamente sotto l'aspetto del coordinamento e della coerenza delle singole attività operative.

Da queste norme dovrà derivare, fra l'altro, una notevole accentuazione dell'unità del sistema delle partecipazioni statali, che potranno moltiplicare i legami di reciproca collaborazione attraverso un organo collegiale, presieduto dal Ministro e formato dai rappresentanti responsabili degli Enti, ai quali sarà così dato di prospettare le varie esigenze, di difenderle e di farle valutare.

Il rafforzamento generale della struttura che si consegnerà attraverso un corpo di razionali ed efficaci formule organizzative dovrà contribuire a rendere sempre più alta e qualificata la capacità imprenditoriale complessiva del sistema delle aziende ad economia pubblica.

9. — *I compiti delle partecipazioni statali nel quadro della programmazione economica nazionale*

Nell'evoluzione delle partecipazioni statali l'inizio della programmazione economica nazionale rappresenta un evento, la cui portata non è stata forse completamente percepita e va quindi prospettata in tutta la sua estensione.

Una semplice considerazione varrà a chiarire l'argomento. L'efficienza e la serietà di una politica di programmazione è determinata in misura essenziale dall'esistenza di una effettiva volontà di raggiungere le mete economiche e sociali indicate nel piano, le quali non debbono rappresentare velleitarie aspirazioni ma traguardi stabiliti meditatamente con realismo e con consapevolezza.

D'altro canto, se il cammino per arrivare alle mete fosse tanto facile che il Paese le potrebbe comunque raggiungere, anche senza il sostegno di una decisa volontà politica, tanto varrebbe rinunciare alla programmazione e limitarsi alla elaborazione di previsioni economiche a medio e a lungo periodo.

Se dunque i programmi stabiliti dal piano traducono in dati concreti le effettive esigenze dello sviluppo economico, nessun dubbio può rimanere sul fatto che tutti i mezzi possibili dovranno essere messi in atto per realizzarli. Tra questi, nel quadro di una programmazione che non voglia essere coercitiva, accanto ai vari incentivi di ordine amministrativo figurano in prima linea le iniziative delle imprese a partecipazione statale.

La loro presenza nei più importanti settori dell'economia nazionale, dalle industrie di base e di trasformazione ai servizi, consente di affermare con certezza che già esiste un insieme di esperienze e di capacità imprenditoriali pubbliche, che saranno all'altezza di qualsiasi compito che possa essere ad esse affidato. Non è fuori di luogo osservare che quanto più l'attività delle aziende dello Stato potrà dar prova, anche solo potenziale, di efficienza operativa, tanto meno la programmazione dovrà ricorrere a forme d'intervento vincolante: infatti, quando i normali incentivi non fossero sufficienti a stimolare le iniziative private in determinati settori, a queste carenze potrebbero sopperire le aziende dello Stato, opportunamente orientate per mezzo di programmi finanziari impostati su precise basi economiche.

Stabilita l'importanza del compito che le partecipazioni statali dovranno assolvere nel prossimo futuro, si tratta ora di chiarire i rapporti fra le partecipazioni statali e il Ministero da un lato e la programmazione nazionale dall'altro lato.

Logica ed esperienza esigono che nella procedura della programmazione sia affermato il principio della consultazione unitaria e globale delle partecipazioni statali attraverso la mediazione del Ministero quale diretto responsabile, come è stato affermato in sede parlamentare, di « un gruppo operativo che agisce come elemento del programma ». In base a tale principio, il Ministero è chiamato a rappresentare, come un'entità unitaria, le possibilità e le necessità dell'intero sistema e non quelle che si possono ottenere con una semplice giustapposizione di quanto viene prospettato dai singoli Enti e dalle singole società. Un'impostazione che qualificasse come interlocutori della programmazione particolari componenti del sistema condurrebbe fatalmente al declassamento dello strumento delle partecipazioni statali, in quanto metterebbe in moto delle forze disgregatrici che, allentando e spezzando vincoli e collegamenti vitali, non potrebbero non determinare in breve tempo processi involutivi.

Ma una simile possibilità, che certamente non è auspicabile da nessuno, sarà senza dubbio eliminata se, come si è più volte affermato in questa e nelle precedenti relazioni programmatiche, chiarezza e realismo saranno i criteri informativi dei rapporti fra gli Enti di gestione, il Ministero delle partecipazioni statali e gli organi della programmazione economica nazionale.

10. — *Alcuni indirizzi delle partecipazioni statali*

Nella parte speciale di questa relazione sarà illustrato il programma delle attività che le aziende a partecipazione statale si propongono di svolgere nel prossimo quinquennio. Forse da taluno si potrà rilevare che da esso non risultano direttive di azione profondamente innovatrici rispetto a quelle che sono state fino ad ora seguite, in quanto buona parte delle iniziative che figurano esplicitamente citate possono essere considerate come il completamento, la prosecuzione e l'ampliamento di attività che sono già attualmente in corso nei vari settori. Sotto questa luce vanno inquadrati i massicci investimenti previsti tanto nei settori delle industrie di base (fonti di energia, petrolchimica, siderurgia) quanto in quelli dei servizi (costruzione di reti stradali, telefoniche, ecc.). Ma non può d'altra parte non osservarsi che una notevole quota di investimenti non riceve una precisa definizione anche perché si attende (vedi Relazione programmatica del 1966) « l'apporto di impostazioni profondamente innovatrici e di nuove linee di intervento dell'azione delle partecipazioni statali, specialmente per quanto riguarda il Mezzogiorno ».

Questa osservazione apre l'adito ad un breve discorso su quelli che potranno essere i compiti delle partecipazioni statali in una visione di lungo periodo.

Alcune questioni pregiudiziali sono già state prospettate e risolte nei paragrafi precedenti e va quindi tenuto per acquisito che le partecipazioni statali costituiscono lo strumento fondamentale dello « Stato imprenditore » e che non è precluso *a priori* nessun campo dell'attività economica produttiva.

Ciò posto, la discussione si sposta sull'esigenza di chiarire quali devono o dovrebbero essere le forme e i contenuti dell'attività che maggiormente favoriscono l'armonioso sviluppo di tutta l'economia nazionale, pubblica e privata.

Le considerazioni che seguono mirano a dare una sintetica enunciazione delle principali questioni che implicano scelte, le quali per importanza trascendono l'ambito delle partecipazioni statali e coinvolgono responsabilità e decisioni di ordine politico generale.

Per quanto attiene alle fonti di energia si dovrà anzitutto ricordare che il mercato mondiale degli idrocarburi è dominato dalle grandi compagnie internazionali e che il nostro Paese (come, del resto, l'intera Europa comunitaria) non possiede, nell'attuale situazione dell'economia petrolifera, un potere contrattuale sufficiente per garantire nel tempo uno stabile e basso livello dei prezzi congiuntamente con un sicuro e regolare svolgimento degli approvvigionamenti.

Ogni tentativo effettuato in questa direzione dalle aziende petrolifere a partecipazione statale non potrà mai portare, anche in un lungo periodo, all'affrancamento dai vincoli, perché, qualunque sia l'ammontare dei mezzi finanziari posti a disposizione, essi saranno sempre inferiori a quelli che le compagnie internazionali possono opporre per fronteggiare la situazione in tutte le fasi dell'industria petrolifera, dalla ricerca alla raffinazione, dal trasporto alla distribuzione.

Le conseguenze di questo stato di cose sono facilmente riassumibili: eccesso di investimenti scarsamente produttivi nei settori della raffinazione e della distribuzione; aumento dei costi di produzione del petrolio greggio, perché le concessioni di ricerca comportano per i nuovi operatori condizioni sempre più onerose; elevato livello degli esborsi valutari, in quanto una notevole quota del petrolio greggio importato è pagato a prezzo pieno dalle affiliate italiane delle grandi compagnie internazionali.

Di fronte ad una tale situazione nasce il fondato dubbio che basti continuare a sorreggere gli sforzi delle aziende petrolifere dello Stato, aiutandole a reperire i mezzi indispensabili per impedire che siano sopraffatte dalla concorrenza delle compagnie internazionali; sorge il convincimento che è necessario affiancare al potenziamento degli organismi nazionali una decisa azione, svolta anche sul piano comunitario, intesa a determinare, nell'interesse dei consumatori, una maggiore stabilità ed autonomia del mercato attraverso un controllo dei prezzi d'acquisto del greggio e di vendita dei prodotti, una limitazione degli investimenti che risultino scarsamente produttivi nei settori della raffinazione e della distribuzione, un coordinamento e un sostegno degli sforzi dell'attività di ricerca petrolifera delle imprese con capitali nazionali.

Passando agli altri settori, si può facilmente rilevare che nel programma del prossimo quinquennio la siderurgia e la petrolchimica occupano una posizione di preminente importanza, in quanto è sin d'ora previsto il completamento e l'ampliamento degli impianti esistenti, che dovranno raggiungere dimensioni tali da consentire le maggiori economie di scala compatibili con la capacità di assorbimento del mercato. Al riguardo, non si pongono alternative, in quanto gli investimenti si sviluppano secondo una linea di tendenza che potrà nel prossimo futuro salire più o meno rapidamente, ma che non lascia prevedere, nel medio periodo, né impennate né cedimenti.

Più complessa si presenta la previsione di come potrà essere mantenuto un elevato volume di investimenti, specialmente nel Mezzogiorno, quando gli impianti dell'industria di base saranno completati e non saranno ancora maturate le condizioni di mercato che giustifichino altri ampliamenti o l'intrapresa di nuove iniziative nei medesimi settori di attività. È evidente che notevoli aliquote delle capacità imprenditoriali e finanziarie del sistema dovranno a quel punto essere indirizzate verso la industria di trasformazione e verso lo sviluppo dei servizi e delle infrastrutture. Ma mentre alle scelte nel campo dei servizi e delle infrastrutture non si propongono alternative che siano in sostanziale contrasto fra di loro, il settore dell'industria di trasformazione presenta invece una estesa gamma di possibilità, che vanno dalla programmazione di iniziative di dimensioni internazionali capaci di competere con i colossi europei ed extra europei, alla promozione di numerose iniziative di medie e piccole dimensioni, meno idonee a realizzare economie di scala, ma più efficaci per incrementare il volume totale dell'occupazione. Né accanto a quello produttivo va ommesso di ricordare il determinante momento dell'attività commerciale, la quale potrà svilupparsi in forme organizzative autonome delle singole aziende oppure essere in maggiore o minor misura accentrata in organismi operanti anche sul piano internazionale.

Tutte le questioni ora prospettate sono importanti e di non facile soluzione, perché ogni indirizzo presenta aspetti più favorevoli e meno favorevoli che vanno approfonditi analiticamente per evitare conclusioni incerte ed affrettate. Se il fatto di averle poste, anche con anticipo sui tempi, in questa relazione programmatica contribuirà a richiamare l'attenzione su di esse degli uomini politici, degli operatori e degli studiosi, questo sarà già un risultato apprezzabile, perché si potranno rendere sempre più puntuali le future scelte che le partecipazioni statali saranno chiamate a compiere per dare un nuovo valido contributo al progresso economico e sociale del Paese.

PARTE SECONDA

**ANDAMENTO DELLE ATTIVITA'
E ASPETTI PARTICOLARI DEI PROGRAMMI**

CONSIDERAZIONI SULL'APPORTO DELLE PARTECIPAZIONI STATALI AL PRODOTTO LORDO (VALORE AGGIUNTO) NAZIONALE

Presentazione

1. — In conformità all'esigenza enunciata nella precedente Relazione programmatica di poter disporre di appropriati elementi di giudizio sull'attività e l'efficienza delle imprese a partecipazione statale, il Ministero ha curato quest'anno la rilevazione e l'elaborazione di dati sul valore aggiunto delle imprese che ad esso fanno capo, come primo parametro fondamentale per una valutazione dell'apporto e della efficienza delle aziende stesse.

Si tratta per il momento di un primo tentativo di indagine sul valore aggiunto che, fra l'altro, non comprende tutte le imprese a partecipazione statale, ma comunque la parte di gran lunga più rilevante (circa il 95 per cento con riferimento agli addetti, escluse le banche) e che si conta di affinare e completare nelle prossime relazioni con l'aggiunta di altri significativi parametri oltre che di raffronti con dati esteri e nazionali.

La nozione di valore aggiunto cui si è fatto riferimento concorda sostanzialmente con quella che sta alla base delle rilevazioni ISTAT, con la sola differenza che, mentre quest'ultimo determina il valore aggiunto come differenza tra valore della produzione e valore dei materiali impiegati e delle prestazioni di terzi, al lordo degli ammortamenti, nei calcoli che seguiranno il valore aggiunto è espresso come somma dei vari elementi componenti, vale a dire: retribuzione complessiva del lavoro, oneri finanziari netti, utili, ammortamenti e imposte dirette (1).

2. — Nelle tabelle n. 1 e n. 2 vengono indicati, per il 1963 e il 1964, i dati sul valore aggiunto relativi ai vari settori in cui operano le imprese a partecipazione statale, la cui classificazione peraltro non coincide con quella dell'ISTAT, non essendosi ritenuto di dover procedere alla disaggregazione dell'attività delle singole aziende per settori merceologici (2), né di assumere la classificazione adottata dall'ISTAT, secondo la quale, ad esempio, dovrebbe figurare in un'unica classe la costruzione di mezzi di trasporto, sia che si tratti di navi o di aerei o di autoveicoli.

(1) Tale somma, a meno di modeste voci non considerate di fatto nell'uno o nell'altro dei due schemi, dovrebbe coincidere, come in effetti avviene, con la rilevazione dell'ISTAT.

È da rilevare, più precisamente, che il valore aggiunto come sopra definito non comprende le imposte indirette (I.G.E., dazi, imposte di fabbricazione, imposte sugli idrocarburi), mentre tiene conto implicitamente di eventuali sovvenzioni e contributi statali (sovvenzioni d'esercizio alle imprese di trasporto e contributi all'industria cantieristica) nei casi in cui la somma degli addendi risulti superiore al valore dei ricavi correnti (cioè appunto i ricavi che non includono eventuali sovvenzioni e contributi): come tale esso corrisponde a ciò che nella terminologia dell'ISTAT è il *valore aggiunto industriale al costo dei fattori e al lordo delle duplicazioni* con altri settori (banche, assicurazioni, Pubblica Amministrazione, ecc.).

(2) Di fronte alla difficoltà di procedere ad una corretta imputazione del valore aggiunto fra le eventuali diverse attività svolte da una medesima azienda si è preferito, in altri termini, preservare l'unità giuridico-amministrativa della stessa attribuendone l'intero valore aggiunto al settore di attività prevalente.

Per la stessa ragione si è dovuto raggruppare in un'unica classe l'insieme delle attività facenti capo al settore idrocarburi, compresa l'industria petrolchimica, alcune delle quali partecipano del carattere di industria manifatturiera, altre di quello di servizi.

Per ogni eventuale raffronto converrà pertanto raggruppare in un'unica classe, da un lato, le industrie « manifatturiere ed estrattive » (3), a cui fa riscontro il complesso delle due classi analoghe della classificazione ISTAT, dall'altro, i restanti settori (4) cui fa riscontro, nella classificazione dell'ISTAT, il settore « trasporti e comunicazioni ».

Prodotto lordo delle partecipazioni statali nel 1963 e 1964 e incidenza sul totale nazionale

3. — Come si rileva dai dati esposti, il valore aggiunto delle imprese a partecipazione statale considerate è asceso, nel 1964, a 1.212 miliardi di lire correnti, in confronto ai 1.078 miliardi del 1963, con un aumento di 134 miliardi di lire, pari al 12,4 per cento, contro l'8,7 per cento registrato dal complessivo valore aggiunto nazionale del settore privato al costo dei fattori e al lordo delle duplicazioni (escluso « fabbricati ») (5).

L'incidenza del valore aggiunto delle partecipazioni statali sul valore aggiunto complessivo del settore privato, esclusi i fabbricati, è stata pari, nel 1964, al 5,4 per cento, con un lieve aumento rispetto all'anno precedente.

Passando ad un'analisi più particolare, si rileva che, limitatamente alle aziende manifatturiere ed estrattive, il valore aggiunto delle imprese a partecipazione statale è asceso nel 1964 a 824 miliardi di lire correnti con un aumento, rispetto all'anno precedente, del 10 per cento, contro un incremento del 7,2 per cento registratosi, in complesso, nel valore aggiunto dei corrispondenti settori nazionali (5).

Nel settore trasporti e comunicazioni esso è asceso a 380 miliardi di lire segnando, rispetto all'anno precedente, un aumento del 18,5 per cento a fronte di un incremento del 5 per cento risultante per l'intero corrispondente settore nazionale (5).

Per quanto riguarda i due grandi raggruppamenti anzidetti (« industria manifatturiera ed estrattiva » e « trasporti e comunicazioni ») l'incidenza del valore aggiunto delle imprese a partecipazione statale sul totale nazionale dei rispettivi raggruppamenti ha raggiunto, nel 1964, rispettivamente il 9 per cento e il 21 per cento.

Nell'ambito delle partecipazioni statali stesse le industrie estrattive e manifatturiere concorrono al valore aggiunto complessivo per quasi il 70 per cento; fra i vari settori particolare preminenza hanno la siderurgia e i telefoni, che, con 248 e 210 miliardi, rappresentano, rispettivamente, il 20 per cento e il 17 per cento circa del complessivo valore aggiunto. Un peso anche maggiore (23 per cento), hanno, se prese peraltro nel loro complesso, le attività che fanno capo all'estrazione e allo impiego degli idrocarburi sia per scopi energetici che chimici.

(3) Siderurgia, cemento, meccanica, cantieri navali, idrocarburi e petrolchimica, industria tessile ed altri settori manifatturieri. Negli « altri settori manifatturieri » sono state comprese anche le imprese di costruzione (autostrade e gruppo Italstrade) dato che il loro modesto valore aggiunto non avrebbe consigliato l'istituzione di un settore *ad hoc* comparabile con quello nazionale corrispondente. Circa le autostrade si precisa che il valore aggiunto ha riguardato finora (1964) prevalentemente l'attività costruttiva — peraltro non svolta direttamente dalla società — piuttosto che quella d'esercizio, ed è stato costituito essenzialmente da interessi passivi sugli investimenti in corso.

L'industria degli idrocarburi e dei derivati del petrolio, non altrimenti disaggregata come già detto, è stata compresa nel settore estrattivo e manifatturiero in cui esplica l'attività prevalente.

(4) Telefoni, radiotelevisione, trasporti marittimi, trasporti aerei ed altre aziende di servizi.

Fra queste ultime figurano anche imprese non operanti nel settore trasporti e comunicazioni, la cui inclusione, peraltro, dato il loro modesto peso, non è tale da infirmare il raffronto con l'omonimo settore nazionale.

(5) Per i riferimenti agli aggregati nazionali ci si è basati sui dati della tavola 397 dell'Annuario statistico 1965, che sono da ritenere più direttamente raffrontabili con quelli risultanti dalla presente indagine. In base ai dati sul prodotto lordo di cui alla nuova serie dell'ISTAT, che peraltro non sono confrontabili in quanto sono al netto delle duplicazioni con il settore credito ed assicurazioni, l'incremento del valore aggiunto nazionale del settore privato, al costo dei fattori ed esclusi i fabbricati, risulterebbe del 9,7 per cento (anziché dell'8,7 per cento), quello delle aziende manifatturiere ed estrattive del 5,5 per cento (anziché del 7,2 per cento) e quello del settore trasporti e comunicazioni dell'11,4 per cento (anziché del 5,0 per cento).

Composizione del valore aggiunto delle imprese a partecipazione statale nel 1963 e 1964

4. — Nelle tabelle n. 3 e n. 4 viene riportata la composizione percentuale, nei due anni considerati, del valore aggiunto distinto per settori, con riferimento ai vari elementi componenti.

Per l'insieme delle imprese considerate i redditi di lavoro hanno inciso, nel 1964, per il 61,8 per cento raggiungendo, in termini assoluti, i 750 miliardi di lire contro i 685 del 1963; fra gli altri componenti la quota più rilevante risulta quella degli ammortamenti, con il 17,7 per cento, seguita dagli oneri finanziari netti (13,4 per cento), dalle imposte dirette e canoni (4,6 per cento) e infine dalla remunerazione del capitale di rischio (2,5 per cento) sia di spettanza dello Stato che di terzi azionisti.

Rispetto al 1963 si rileva una riduzione della quota di valore aggiunto destinata al lavoro e al capitale di rischio, riduzione che ha trovato riscontro in un aumento dell'incidenza degli ammortamenti e, soprattutto, degli oneri finanziari, passati, questi ultimi, dall'11,4 per cento al 13,4 per cento; invariata si è mantenuta, per contro, l'incidenza delle imposte dirette e dei canoni, nonostante la diminuzione della quota relativa agli utili.

La ricordata modificazione registratasi fra il 1963 e il 1964 nella composizione del valore aggiunto delle partecipazioni statali è un ovvio riflesso dei cospicui investimenti effettuati nell'anno, che hanno comportato un rilevante aumento degli ammortamenti e comunque degli oneri finanziari, in un momento, peraltro, caratterizzato da pesantezza del mercato finanziario e da sfavorevole andamento congiunturale; il che si è risolto, fra l'altro, in una contrazione della quota spettante al capitale di rischio (6).

Come risulta dai dati esposti, andamento analogo nella variazione della composizione percentuale si riscontra distintamente per il complesso delle imprese manifatturiere e per quello delle imprese di servizi.

Andamento di alcuni parametri caratteristici e valori unitari per settore

5. — Per una migliore interpretazione dei dati finora esposti, anche con riferimento ai singoli settori, conviene riferirsi alle tabelle n. 5-A e n. 5-B, nelle quali i dati stessi sono stati direttamente posti a raffronto per i due anni e per singolo settore ed opportunamente elaborati, traendone significativi parametri quali:

- immobilizzi netti medi per addetto (7);
- immobilizzi netti medi sul valore aggiunto (7);
- valore aggiunto per addetto;
- redditi di lavoro per addetto;
- redditi da capitale-impresa al lordo di imposte dirette (cioè interessi passivi netti, profitti, imposte dirette) su immobilizzi netti medi.

Circa quest'ultimo rapporto si precisa che, essendo i redditi da capitale-impresa riferiti ai soli immobilizzi netti, esso dà solo un'idea approssimata dell'effettivo rendimento assoluto del capitale investito, mentre è ancora un parametro abbastanza valido ai fini del raffronto fra un anno e l'altro. Va

(6) Va tenuto presente, ad ogni effetto, che i settori nei quali operano le partecipazioni statali sono per lo più caratterizzati da un elevato rapporto capitale per addetto, di gran lunga superiore a quello medio nazionale; ciò comporta una maggiore incidenza dei costi afferenti al capitale (oneri finanziari, ammortamenti e dividendi).

(7) Dal punto di vista tecnologico sarebbe più significativo riferire agli addetti e, rispettivamente, al valore aggiunto gli immobilizzi lordi. Il rapporto sulla base degli immobilizzi netti ha maggior rilievo sotto l'aspetto economico e finanziario. Si è preferito quest'ultimo tipo di rapporto anche in vista dei raffronti con alcuni dati nazionali disponibili al riguardo.

tenuto presente che il tasso così risultante rappresenta la remunerazione del fattore capitale-impresa nel suo complesso; ciò può di fatto nascondere modificazioni tutt'altro che trascurabili nella proporzione in cui essa si ripartisce fra parte afferente al capitale di prestito e parte afferente al capitale di rischio, che, a sua volta, potrà variamente ripartirsi tra terzi azionisti e Stato.

Immobilizzi netti per addetto e per unità di valore aggiunto

6. — Quanto si è detto a proposito dei cospicui investimenti effettuati fra il 1963 e il 1964 trova conferma nel notevole incremento che si riscontra nella consistenza media degli immobilizzi netti per addetto in tutti i settori, fatta eccezione per quello dei trasporti aerei, nel quale il parametro in questione è rimasto pressoché inalterato. L'aumento è stato in genere relativamente più rilevante nel settore manifatturiero ed estrattivo che in quello dei servizi: nell'ambito del primo, come è facile intuire, presso le industrie in cui più accentuata è stata la dinamica degli investimenti senza un corrispondente immediato aumento dell'attività produttiva, e precisamente: nella siderurgia, nell'industria cementiera, nell'industria meccanica.

Nel settore manifatturiero-estrattivo l'incremento del rapporto immobilizzi netti per addetto ha trovato infatti riscontro in un corrispondente contingente incremento del rapporto immobilizzi netti su valore aggiunto, dovuto sia alla circostanza che molti investimenti hanno interessato impianti in corso di realizzazione, sia alla temporanea flessione del grado di utilizzazione degli impianti imputabile allo sfavorevole andamento congiunturale, che, come è ovvio, ha gravato maggiormente sull'industria manifatturiera (8) — soprattutto su quella dei beni di investimento — che su quella dei servizi: sola eccezione di rilievo è stata quella relativa all'industria degli idrocarburi e derivati del petrolio, in conseguenza dell'entrata in esercizio di consistenti impianti e del già rilevato parziale isomorfismo con il settore dei servizi.

Per ciò che riguarda il settore trasporti e comunicazioni, generale è invece la riduzione del rapporto immobilizzi netti su valore aggiunto, evidente riflesso della migliorata efficienza, della minore incidenza dei fenomeni congiunturali, come di circostanze particolari quale l'aumento delle tariffe nel settore telefonico.

Il rapporto immobilizzi netti per addetto, in termini assoluti, nonostante si riferisca alla consistenza netta degli immobilizzi, raggiunge nelle imprese a partecipazione statale punte in genere assai elevate rispetto alla media nazionale, ovvio riflesso, oltre che delle caratteristiche dell'attività svolta, anche dell'alto livello tecnologico. In particolare, nel settore trasporti e comunicazioni, esso raggiunge i 18 milioni di lire circa per addetto nei trasporti marittimi e nei telefoni, mentre nel settore manifatturiero-estrattivo esso sfiora i 19 milioni per addetto nell'industria degli idrocarburi e attività connesse, e si colloca tra gli 11 e 15 milioni nella siderurgia e nel cemento.

Livelli meno discosti dalle medie consuete nel settore industriale si riscontrano invece negli altri settori, soprattutto manifatturieri.

Valore aggiunto per addetto

7. — Per ciò che riguarda l'entità e l'andamento del valore aggiunto *procapite* può rilevarsi come esso, in media più elevato nel settore trasporti e comunicazioni, abbia ivi presentato anche i più rilevanti incrementi in conseguenza essenzialmente dei fattori già menzionati: aumento di efficienza, minore incidenza della flessione congiunturale, aumento delle tariffe telefoniche. Più modesto risulta invece nel settore manifatturiero, sia come livello assoluto — salvo nell'industria cementiera e degli idrocarburi — sia come incremento percentuale rispetto all'anno precedente, sola eccezione di rilievo essendo costituita, anche qui, dagli idrocarburi.

(8) È superfluo ricordare in proposito l'influenza negativa che le misure cui si è dovuto ricorrere per contenere la domanda globale ebbero ad esercitare sull'attività produttiva di alcune industrie manifatturiere.

Per l'insieme delle imprese a partecipazione statale il valore aggiunto per addetto è passato da 3,5 a 3,9 milioni di lire con un incremento del 10,9 per cento risultante da un aumento del 9,3 per cento nel settore manifatturiero-estrattivo (da 3,2 a 3,5 milioni di lire) e di circa il 13,6 per cento nel settore servizi, prevalentemente costituito dalle imprese che operano nel campo dei trasporti e comunicazioni (da 4,5 a 5,1 milioni di lire).

Prodotto netto e sua ripartizione fra i fattori lavoro e capitale-impresa

8. — Detraendo dal valore aggiunto l'importo relativo agli ammortamenti si ottiene il prodotto netto, che, per l'insieme delle aziende a partecipazione statale, è aumentato, fra il 1963 e il 1964, di 99 miliardi, raggiungendo così i mille miliardi di lire circa. A tale aumento hanno concorso per 65 miliardi i redditi di lavoro e per il resto i redditi da capitale-impresa al lordo delle imposte e dei canoni.

È da rilevare che il settore manifatturiero ha contribuito all'aumento anzidetto per quasi il 60 per cento, di cui una quota pari al 56 per cento è andata ai redditi di lavoro: del restante 40 per cento, afferente al settore servizi, ai redditi di lavoro è andata una quota sensibilmente più elevata, pari al 78 per cento.

9. — Non sarebbe corretto esprimere un giudizio negativo su tale distribuzione del prodotto netto aggiuntivo fra il fattore lavoro e il fattore capitale-impresa, soprattutto nel settore manifatturiero e in particolare nella siderurgia. Occorre infatti tener conto dei massicci investimenti effettuati ed altresì considerare che questi non hanno potuto, almeno per il momento, esplicare la loro piena potenzialità, in parte perché non ancora entrati in esercizio, in parte a causa della fase recessiva attraversata dall'economia italiana: come si ebbe già a rilevare, l'aumentata entità dei redditi di capitale-impresa non si è accompagnata a migliori risultati sul capitale proprio, ma piuttosto ad un deterioramento degli stessi.

A tale riguardo è utile esaminare la distribuzione del prodotto netto fra lavoro e capitale-impresa sulla base di parametri unitari quali la retribuzione per addetto (compresi oneri) e la remunerazione per unità di capitale netto immobilizzato (al lordo delle imposte dirette), come indicati nelle tabelle n. 5-A e n. 5-B.

a) *Redditi di lavoro per addetto*

10 — Quanto al primo parametro può notarsi come esso si sia incrementato in media dell'8,0 per cento risultante da un aumento dell'11,3 per cento nel settore servizi e del 6,2 per cento nel settore manifatturiero-estrattivo. Peraltro, la misura dell'incremento nelle varie industrie presenta una certa variabilità che risente di circostanze particolari quali il rinnovo dei contratti di lavoro e le modificazioni nella composizione qualitativa del personale. L'aumento è tanto più significativo se si tiene conto che si tratta della retribuzione per *addetto* e non per *ora di lavoro* e che, in generale, ai miglioramenti retributivi si è accompagnata anche la riduzione della settimana lavorativa (9). Va inoltre tenuto presente che, per il 1964, il dato non comprende la quota fiscalizzata di oneri sociali, che in tale anno ha comunque inciso in misura assai modesta. È superfluo rilevare come le retribuzioni nel settore trasporti e comunicazioni siano mediamente più elevate di quelle del settore manifatturiero in relazione al più alto grado medio di qualificazione del personale.

(9) La riduzione delle ore di lavoro ha interessato quasi esclusivamente le industrie manifatturiere, nelle quali più modesto è stato, d'altra parte, l'incremento del reddito per addetto. A titolo indicativo si precisa che fra il 1963 e il 1964 l'ammontare delle ore annue di fatto lavorate per addetto si è ridotto del 2,7 per cento nel settore siderurgico, del 5,1 per cento in quello cantieristico e del 7,2 per cento in quello meccanico, e ciò in parte per riduzione contrattuale della settimana lavorativa e in parte per riduzione di attività e astensioni dal lavoro.

b) *Redditi da capitale-impresa su immobilizzi netti*

11. — Per ciò che riguarda il secondo parametro — reddito da capitale-impresa (al lordo di imposte dirette) su immobilizzazioni nette — può notarsi come esso sia ascso in media, nel 1964, nel complesso delle imprese, al 6,7 per cento contro il 6,9 per cento del 1963: nonostante dunque l'ammontare dei redditi di capitale-impresa si sia notevolmente accresciuto fra il 1963 e il 1964, esso presenta, in termini relativi, se riferito cioè agli immobilizzi netti risultanti a seguito dei massicci investimenti effettuati, non un aumento, ma una sia pur lieve flessione.

Tale flessione è, peraltro, il risultato netto di una riduzione alquanto più accentuata verificatasi per il complesso delle aziende manifatturiere (dal 7,6 per cento al 7,2 per cento in media) — soprattutto nella siderurgia — e di un aumento per il settore servizi (dal 5,8 per cento al 5,9 per cento in media), e, in particolare, nei trasporti e comunicazioni (dal 6,1 per cento al 6,4 per cento). All'interno dei due settori l'anzidetto comportamento risulta abbastanza generalizzato: fanno eccezione, per il primo gli idrocarburi (ove si riscontra un sensibile aumento) e, per il secondo, i trasporti aerei (ove si riscontra una modesta flessione, nel complesso poco significativa).

È importante ricordare che il rapporto in questione, per essere riferito ai soli immobilizzi netti e non al capitale netto investito, è sufficientemente significativo, ai fini dei raffronti da un periodo all'altro, nell'ambito di una stessa industria o fra industrie diverse a parità di struttura patrimoniale: lo è assai meno quale indice del *rendimento assoluto* del capitale investito nelle varie industrie quando diverso sia il peso delle altre componenti patrimoniali rispetto agli immobilizzi. Nettamente influenzato, ad esempio, dalla particolare struttura patrimoniale del settore, è l'esiguo rapporto risultante per l'industria radiotelevisiva, mentre è da ritenere senz'altro sopravvalutato quello relativo all'industria meccanica (10).

Ove si considerino peraltro le varie industrie nel loro complesso, il dato in questione sembra assumere una maggiore significatività anche quale indice del rendimento medio del capitale investito, dal momento che, nel complesso, l'importo degli immobilizzi netti corrisponde all'incirca a ciò che, secondo l'accezione più accreditata, si suole intendere per capitale netto investito — vale a dire totale attività nette meno debiti di esercizio e altre passività infruttifere — e che, in quanto tale, risulta finanziariamente fronteggiato dall'insieme del *capitale proprio* (fondo di dotazione, capitale azionario, riserve) e del *capitale di prestito* (debiti finanziari di ogni genere).

Nella media generale, detto rapporto ascende, come già visto, a poco meno del 7 per cento ed è da ritenere, per quanto appena detto, rispecchi abbastanza da vicino il rendimento medio del capitale investito (al lordo delle imposte dirette). Come tale esso non diverge considerevolmente da quello che sembra essere il tasso prevalente negli anni più recenti nell'industria nazionale nel suo complesso (11), stando a quanto risulta dai dati elaborati dall'Istituto centrale di statistica (annali, Serie VIII, volume 15, pagina 150) e che per il settore industria (12) nel 1963 forniscono quale rapporto fra redditi di capitale-impresa, al lordo delle imposte, e immobilizzi netti, il tasso del 9,1 per cento, che risente ovviamente della presenza delle stesse imprese a partecipazione statale (13).

(10) Come si rileva dalla situazione patrimoniale del settore radiotelevisivo, circa l'80 per cento degli immobilizzi netti del settore è fronteggiato dal fondo indennità e previdenza del personale: rapportando i redditi da capitale-impresa agli immobilizzi netti anziché al capitale netto investito si ottiene un tasso ovviamente più basso.

Per ciò che riguarda il settore meccanico, limitandosi a considerare gli immobilizzi netti, si ha un dato che pecca al contrario per difetto, in quanto non si considerano l'investimento in scorte di materie prime, lavori in corso e prodotti finiti, che in questo settore hanno un peso notevole.

(11) Industrie estrattive, manifatturiere, costruzioni, elettricità, gas e acqua.

(12) Per il settore servizi, la stessa fonte indica, per il 1963, un tasso del 3,3 per cento con riferimento peraltro al complesso delle attività terziarie, in cui il ramo trasporti e comunicazioni, di gran lunga prevalente nei servizi delle partecipazioni statali, occupa un posto relativamente modesto.

(13) Che il rendimento del capitale investito nelle imprese pubbliche possa risultare di alcuni punti inferiore a quello investito nell'industria privata non dovrebbe sorprendere, ove si tenga conto che in alcuni settori

Peraltro, stando sempre agli stessi dati forniti dall'ISTAT, il rapporto in questione, che per una lunga serie di anni si era mantenuto fra il 10,5 per cento e il 13 per cento e che negli anni del cosiddetto miracolo economico si era accresciuto fino a toccare la punta del 15,6 per cento, ha subito una brusca flessione a seguito delle note vicende congiunturali, portandosi all'anzidetto livello del 9 per cento, mai prima raggiunto. E ciò, d'altra parte, in un periodo in cui le note difficoltà del mercato finanziario avevano per contro fortemente accresciuto il costo dei finanziamenti, determinando un movimento a forbice a tutto svantaggio della remunerazione del capitale di rischio con gli altrettanto ben noti riflessi sull'incentivo all'investimento.

Le imprese a partecipazione statale non hanno potuto sottrarsi ad analoga sorte, specie nel settore manifatturiero, dove esse si trovano ad operare in concorrenza con le maggiori imprese industriali nazionali ed estere: a differenza di quelle del settore privato, esse peraltro non hanno assunto un atteggiamento difensivo contenendo gli investimenti in attesa di tempi migliori; hanno al contrario proseguito l'attuazione dei programmi, assolvendo una funzione riequilibratrice e propulsiva — in aggiunta a quella già onerosa di riequilibrio strutturale e regionale — altamente utile per il sistema economico nazionale anche se non sempre favorevole all'equilibrio dei bilanci.

Il deterioramento che si riscontra nei risultati di quasi tutti i settori non fa che confermare quanto detto. Esso peraltro non è necessariamente il sintomo di una peggiorata efficienza delle imprese né di una antieconomicità dell'azione svolta, che va appunto giudicata anche in funzione dei benefici indiretti che essa ha arrecato all'economia del Paese con l'evitare più gravi conseguenze del processo recessivo in atto.

12. — Per ciò che riguarda i redditi da capitale-impresa e, più in particolare, il risultato netto sul capitale proprio, nei singoli settori, vengono qui annotate le variazioni intervenute tra il 1963 e il 1964.

Nella siderurgia, metallurgia e attività connesse si riscontra una sensibile flessione — dall'8,7 per cento al 6,6 per cento — nel rapporto redditi da capitale-impresa su immobilizzi netti, dovuta essenzialmente al forte incremento degli investimenti in impianti in corso di realizzazione, alla contrazione della domanda interna e alla sempre più attiva concorrenza sul mercato siderurgico internazionale. A detta flessione fa riscontro la riduzione del risultato relativo al capitale proprio, considerevolmente aumentato — va rilevato — a seguito delle note operazioni di fusione.

Al notevole incremento degli investimenti ed al ristagno dell'attività edilizia è dovuta la flessione dell'analogo rapporto nell'industria del cemento, anche se con riflessi questa volta non negativi sullo ammontare assoluto degli utili, anche questo, peraltro, da riferire ad un capitale proprio aumentato in seguito all'incorporazione di una società ex elettrica.

Nell'industria meccanica, nonostante gli immobilizzi netti siano aumentati di circa il 16 per cento, il rapporto fra i redditi da capitale-impresa e gli immobilizzi netti ha segnato solo una lieve flessione passando dall'8,2 per cento all'8 per cento. In termini assoluti, detto tasso sopravvaluta, come già visto, l'effettiva redditività del capitale netto investito, che, comunque, nel complesso appare migliore di quanto non si soglia supporre. Peraltro, ciò non implica che altrettanto soddisfacente debba essere la remunerazione del capitale proprio, al quale, nella fattispecie, partecipa quasi esclusivamente lo Stato: fra il 1963 e il 1964 il risultato ha presentato un notevole deterioramento, passando da un modesto utile ad una notevole perdita, in conseguenza dell'aumentata incidenza degli oneri finanziari e della flessione della domanda di beni strumentali e di beni di consumo durevoli, aggravata, in questo caso, anche dalle note misure adottate per il contenimento della domanda globale.

delle prime il profitto viene talora sacrificato a finalità di pubblico interesse, al punto che alcune attività vengono esercitate in perdita.

In proposito vale la pena di ricordare che nel libro bianco sulle imprese nazionalizzate presentato nel 1961 al parlamento inglese viene indicato quale tasso medio di rendimento del capitale investito nell'industria privata il 15 per cento circa a fronte di un 5 per cento risultante in media, salvo qualche rara eccezione, per la maggior parte delle imprese nazionalizzate.

Nell'industria cantieristica — cronicamente deficitaria, come è noto, nonostante le provvidenze di cui ha goduto il settore — la remunerazione del capitale investito risulta già nel complesso negativa e segna un ulteriore notevole deterioramento tra il 1963 e il 1964, dovuto solo in parte allo sfavorevole andamento congiunturale interno, ma soprattutto a noti fattori strutturali meno contingenti che pongono l'industria cantieristica italiana, nonostante gli indubbi miglioramenti di efficienza realizzati, in netto svantaggio nei confronti della concorrenza internazionale. È superfluo rilevare che la mancata redditività del capitale si riflette in misura ampliata sulla remunerazione del capitale proprio — qui interamente in mano pubblica — dal momento che, comunque, al capitale di prestito una remunerazione non negativa deve pur essere assicurata.

L'industria degli idrocarburi è l'unica, del settore manifatturiero estrattivo, nella quale i redditi da capitale-impresa, riferiti alle immobilizzazioni nette, abbiano presentato fra i due anni un miglioramento, dal 7,6 per cento all'8,5 per cento; e ciò perché essa ha risentito scarsamente dello sfavorevole andamento congiunturale nei rami di attività che più hanno carattere di servizio, mentre, d'altra parte, nelle attività più propriamente manifatturiere, quali la petrolchimica e le altre attività chimiche, ha tratto vantaggio, oltre che dall'entrata in esercizio di nuovi impianti, anche da una situazione di mercato relativamente favorevole soprattutto in campo internazionale. Il miglioramento, nel complesso, ha avuto riflessi positivi di un certo rilievo sul risultato economico relativo al capitale proprio.

L'industria tessile, notoriamente poco remunerativa, ha particolarmente risentito dello sfavorevole andamento congiunturale tanto che il reddito da capitale-impresa, riferito agli immobilizzi netti, si è più che dimezzato passando dal 5,6 per cento al 2,1 per cento: si è, d'altra parte, più che raddoppiata la perdita sul capitale proprio.

Nel settore dei servizi telefonici il rapporto redditi da capitale-impresa su immobilizzi netti presenta un lieve miglioramento, dal 7,1 per cento al 7,2 per cento, tanto più significativo in quanto detti redditi sono al netto di ammortamenti per 35 miliardi nel 1964 contro 20 miliardi per il 1963. Il miglioramento è dovuto in parte all'aumento delle tariffe, in parte allo sviluppo dell'utenza e del traffico, che nel complesso ha risentito poco dell'andamento congiunturale come dello stesso aumento delle tariffe. Data la struttura patrimoniale del settore, il rapporto in questione non rispecchia integralmente l'effettivo tasso di rendimento del capitale investito. Il risultato sul capitale proprio, d'altra parte, è rimasto inalterato.

Quanto al settore radiotelevisivo si è già osservato come il rapporto fra i redditi da capitale-impresa (al lordo di imposte dirette) ed immobilizzi netti sia lungi dal riflettere l'effettivo rendimento del capitale investito. Comunque sia, esso denuncia un miglioramento che non trova peraltro riscontro nel risultato del capitale proprio, rimasto inalterato in entità assoluta.

Anche nel settore dei trasporti marittimi il rapporto fra redditi da capitale-impresa e immobilizzi netti è da ritenere inferiore al rendimento effettivo del capitale investito. Pur così esso denuncia comunque un miglioramento, dal 3,9 per cento al 4,7 per cento (14).

Il settore dei trasporti aerei è l'unico, del settore servizi, se si fa eccezione per il gruppo delle aziende varie, che abbia registrato una diminuzione del rapporto redditi da capitale-impresa su immobilizzi netti, dal 6 per cento al 5,5 per cento, rapporto che, anche qui, non rispecchia pienamente il rendimento del capitale investito. Il peggioramento non è da imputare né a minore efficienza né a fattori congiunturali — il settore, infatti, opera prevalentemente in campo internazionale — ma essenzialmente alle note astensioni dal lavoro che hanno ovviamente inciso sui ricavi. Ne ha risentito il risultato economico, che da 1,1 miliardi si è ridotto a 0,3 miliardi di lire.

Le altre aziende di servizi, che comprendono le imprese termali, quelle del settore cinematografico e un'azienda di trasporti ferroviari, denunciano il più elevato rapporto negativo fra redditi da capitale-impresa e immobilizzi netti e un rilevante deterioramento dello stesso fra il 1963 e il 1964, che trova riscontro in un corrispondente aumento delle perdite.

(14) È da ricordare peraltro che i risultati economici del settore dei trasporti marittimi sono influenzati dalla corresponsione di sovvenzioni da parte dello Stato.

Qualche anticipazione sulla presumibile evoluzione verificatasi nel 1965

13. — Per il 1965 non si dispone ancora di elementi sufficienti per una sia pur sommaria analisi come quella già svolta per il 1963 e il 1964 sulla base dei dati del valore aggiunto, ma qualche anticipazione può farsi fin d'ora — in aggiunta a quanto esposto in altri capitoli sul fatturato e sugli investimenti — a proposito della retribuzione del lavoro complessivo e *pro capite* nell'ambito delle partecipazioni statali e dell'influenza che l'ulteriore evoluzione congiunturale ha avuto sui risultati delle aziende stesse come denunciati dai bilanci ufficiali.

Quanto al primo aspetto rileviamo che, limitatamente alle imprese contemplate nella presente indagine sul valore aggiunto per il biennio 1963-64, l'ammontare dei redditi di lavoro per il 1965 può stimarsi in poco meno di 800 miliardi di lire contro i 750 circa del 1964, con un aumento di circa il 6 per cento.

Di una percentuale solo di poco superiore risulta aumentato, d'altra parte, il reddito di lavoro *pro capite*, tenuto conto della lievissima flessione verificatasi nella consistenza media degli addetti (da 311 mila a 310 mila unità), raggiungendo le 2.560 migliaia di lire annue. Ciò senza tener conto della quota degli oneri fiscalizzati, la cui incidenza nel 1965 è stata sensibilmente più elevata che nel 1964, e della ulteriore riduzione della settimana lavorativa.

Per quanto riguarda il secondo aspetto, quello relativo all'influenza dell'andamento congiunturale sui risultati di bilancio, valga il raffronto, riportato nella tabella n. 6, fra i risultati di bilancio degli ultimi tre anni delle principali aziende a partecipazione statale, che, per una più adeguata valutazione, sono stati completati con i dati degli ammortamenti ufficialmente stanziati a carico dei rispettivi esercizi.

In merito al quadro che ne emerge, si può ripetere quanto già detto a proposito del deterioramento verificatosi fra il 1963 e il 1964, e cioè che non necessariamente si tratta di una diminuita efficienza o di errata politica aziendale, ma solo o prevalentemente dei riflessi di un fenomeno più generale accentuati, in parte, dal tentativo di arginarlo a vantaggio dell'economia nazionale.

L'ulteriore peggioramento fra il 1964 e il 1965 ha interessato anche qui esclusivamente il settore manifatturiero estrattivo, soprattutto l'industria siderurgica, quella del cemento, la meccanica (15) e l'industria tessile: per la maggior parte del settore detto peggioramento è attribuibile prevalentemente alla crisi degli investimenti e dell'edilizia privata, crisi protrattasi anche nel 1965 nonostante i primi sintomi di ripresa delineatisi già in tale anno.

Considerazioni conclusive

14. — In relazione al complesso di elementi che si è cercato di presentare nei precedenti paragrafi può essere utile aggiungere alcune chiose a proposito della questione — che costantemente viene riproposta in sede politica, nella dottrina e nella stampa — dell'equilibrio dei bilanci. È fuori di dubbio che può essere riconosciuto un valore relativo o, al limite, venir negata ogni importanza al fatto, sotto certi aspetti puramente formale, dell'equilibrio dei bilanci, quando si abbia ragione di ritenere che il mancato utile sia più che compensato da riflessi indiretti a vantaggio dell'economia nel suo complesso, che il mercato, come tale, non sarebbe in grado di valutare: i valori espressi dal mercato ed in funzione dei quali si configurano gli elementi costitutivi dei bilanci potrebbero, infatti, come sovente avviene, non riflettere pienamente l'utilità ed il costo sociale dell'attività svolta, lasciando risultare un danno per l'impresa là dove vi è un vantaggio per la collettività.

Non si può, d'altra parte, a meno di rinnegare gli stessi presupposti che stanno a base del principio ora enunciato (sostanziale utilità sociale dell'attività svolta), non tener conto dell'esigenza altret-

(15) Per i cantieri, che hanno risentito meno della congiuntura interna, perdurano le gravi difficoltà connesse ai noti fattori strutturali, a cui si è aggiunta peraltro la temporanea sospensione delle provvidenze vigenti.

tanto inderogabile, quanto meno sul piano operativo, che siano assicurate le premesse per un regolare funzionamento delle imprese interessate, nel quadro delle condizioni tecniche e di mercato in cui sono tenute ad operare; in particolare appare opportuno che, efficientemente operando, le imprese siano poste in grado, fra l'altro, di remunerare adeguatamente i fattori produttivi impiegati, senza depauperare il capitale, e di poter così più agevolmente procurarsi sul mercato mezzi finanziari per il loro ulteriore sviluppo, grazie, se del caso, a sovvenzioni, incentivi, contributi, ecc. concessi dallo Stato ed intesi appunto a correggere i dati offerti dal mercato.

Non appare logico, in effetti, pretendere che forme di attività ed iniziative non profittevoli alla stregua dei puri dati di mercato possano, per utili che siano all'economia nazionale — in quanto atte, ad esempio, a correggere squilibri strutturali regionali o congiunturali — essere indefinitamente assolte dalle imprese attingendo al capitale proprio, specie se a questo partecipano terzi azionisti. Prima o poi, ciò finirebbe per compromettere la loro stessa funzionalità e per riversare in forma massiccia sullo Stato quell'onere che si era creduto di poter accollare alle imprese e che, se tempestivamente riconosciuto ed accertato, avrebbe potuto essere più razionalmente graduato nel tempo, vagliato nella sua opportunità, definito nella sua entità a fronte delle esigenze pubbliche da soddisfare.

È noto, d'altra parte, secondo uno dei principi su cui si fonda la logica del sistema delle partecipazioni statali, che non spetta alle singole imprese darsi carico di compiti di politica economica che solo l'autorità pubblica può definire ed assegnare; da ciò consegue che la condotta imprenditoriale debba porsi come obiettivo l'efficienza aziendale valutata, quanto più possibile, in termini fisici, peraltro solo eccezionalmente separabili da valutazioni di ordine economico, e, in mancanza, sulla base della scala di valori espressa dal mercato con le modificazioni in essa indotte da interventi dell'autorità pubblica razionalmente concepiti e democraticamente accettati, tali da spostare i termini della convenienza economica verso obiettivi di pubblico interesse senza che ne risulti diminuita l'incisività dell'azione imprenditoriale o compromessa la possibilità di un regolare, quanto efficiente, esercizio dell'attività economica.

T A B E L L E

DEL VALORE AGGIUNTO E DEI RISULTATI DI BILANCIO

TABELLA N. 1.

VALORE AGGIUNTO DELLE IMPRESE A PARTECIPAZIONE STATALE NEL 1963
(in miliardi di lire)

	Valore aggiunto						Consi- stenza immo- bilizzi	Varia- zione consi- stenza immo- bilizzi	Fondo ammor- tamento	Numero medio addetti
	Salari, stipendi e oneri relativi	Ammor- tamenti	Imposte dirette e canoni	Interessi passivi (a)	Utile (+) o per- dita (-)	Totale				
<i>Industrie manifatturiere ed estrattive e varie minori:</i>										
Siderurgia e attività connesse	156,7	33,1	8,4	18,3	20,8	237,3	957,7	286,9	282,7	73.927
Cemento	2,9	2,4	0,3	1 -	1 -	7,6	31,4	10 -	13,9	1.385
Mecanica	100,9	13,5	1,8	9,1	0,3	125,6	222,3	43,7	71,1	52.508
Cantieri navali	67 -	4,7	0,2	2,8	-	71,6	121,2	6,7	52,7	32.412
Idrocarburi, petrolchimica e attività connesse (b)	107,3	77,7	7,1	49,2	0,7	242 -	1.118,6	150,7	335,9	42.752
Industria tessile	19,8	2,1	0,3	2,3	-	23,2	47,3	2,5	23,8	14.456
Altre attività industriali (c)	25 -	3,2	1,2	13,8	-	42,4	249,7	26,8	13,8	15.216
Totale	479,6	136,7	19,3	96,5	17,6	749,7	2.748,2	527,3	793,9	232.656
<i>Trasporti e comunicazioni e altri servizi:</i>										
Telefoni	95 -	20 -	19 -	15 -	25 -	174 -	943 -	88 -	206 -	39.513
Radiotelevisione	32,6	4,5	8,6	-	0,5	45,7	89,7	12,6	40,8	9.300
Trasporti marittimi	43,7	6,9	1 -	7,3	-	58,9	304,4	23,6	81,2	12.498
Trasporti aerei	25,2	10,4	1 -	3,7	1,1	41,4	135,2	16,9	35,3	7.800
Totale trasporti e comunicazioni	196,5	41,8	29,6	25,5	26,6	320 -	1.472,3	141,1	363,3	69.111
Altre aziende di servizi (d)	8,7	1,1	0,4	0,8	-	8,5	44,8	3,9	7,7	5.040
Totale servizi	205,2	42,9	30 -	26,3	24,1	328,5	1.517,1	145 -	371 -	74.151
Totale generale	684,8	179,6	49,3	122,8	41,7	1.078,2	4.265,3	672,3	1.164,9	306.807

(a) Saldo tra interessi passivi e interessi attivi.

(b) Comprende le attività meccaniche dell'E.N.I. e il settore cemento connesso al ciclo degli idrocarburi, la flotta e le varie dell'E.N.I.

(c) Autostrade, Italstrade e società collegate, ILTE, FONIT, SEAT, SAIVO, SBAREC, Italperga, SAME, ATI.

(d) Circumvesuviana, Istituto di Ricerche Breda, aziende dell'Ente autonomo di gestione termali e dell'Ente autonomo di gestione per il cinema.

VALORE AGGIUNTO DELLE IMPRESE A PARTECIPAZIONE STATALE NEL 1964
(in miliardi di lire)

	Valore aggiunto						Consistenza immobilizzi	Variazione consistenza immobilizzi	Fondo ammortamento	Numero medio addetti
	Salari, stipendi e oneri relativi	Ammortamenti	Imposte dirette e canoni	Interessi passivi (a)	Utile (+) o perdita (-)	Totale				
<i>Industrie manifatturiere ed estrattive e varie minori:</i>										
Siderurgia, metallurgia e attività connesse	161 -	30,5	8,7	29,4	18,2	247,8	1.304,6	346,9	286 -	73.391
Cemento	3,8	2,1	0,3	1,1	1,1	8,4	45 -	13,6	15,9	1.598
Mechanica	106,7	17,6	2,6	14,5	4,5	136,9	251,6	29,2	87,7	53.376
Cantieri navali	66,2	4,9	0,3	4,8	6,6	69,6	131 -	9,8	56,7	30.737
Idrocarburi, petrolchimica e attività connesse (b)	119,6	93,4	9,3	56,9	3,5	282,7	1.284,3	165,7	426,2	43.371
Industria tessile	21,2	2,2	0,1	3,2	2,8	23,9	49,8	2,5	25,5	14.012
Altre attività industriali (c)	34 -	2,4	1,5	17,3	0,1	55,1	333,5	83,9	17,5	17.551
Totale	512,5	153,1	22,8	127,2	8,8	824,4	3.399,8	651,6	915,5	234.036
<i>Trasporti e comunicazioni e altri servizi:</i>										
Telefoni	108,9	35,2	20,7	20,4	24,8	210 -	1.036 -	93 -	244 -	41.296
Radiotelevisione	40 -	5,8	9,9	0,4	0,5	55,8	100,3	10,6	46,2	9.700
Trasporti marittimi	46,1	6,8	0,6	9,9	0,1	63,5	315 -	10,6	87,1	12.542
Trasporti aerei	31,9	12,3	1 -	4,3	0,3	49,8	151,2	16 -	46,5	8.300
Totale trasporti e comunicazioni	226,9	60,1	32,2	34,2	25,7	379,1	1.602,5	130,2	423,8	71.838
Altre aziende di servizi (d)	10 -	1,2	0,3	1,1	4,4	8,2	47,8	3 -	8,8	5.146
Totale servizi	236,9	61,3	32,5	35,3	21,3	387,3	1.650,3	133,2	432,6	76.984
Totale generale	749,4	214,4	55,3	162,5	30,1	1.211,7	5.050,1	784,8	1.348,1	311.020

(a) Saldo tra interessi passivi e interessi attivi.

(b) Comprende le attività meccaniche dell'E.N.I. e il settore cemento connesso al ciclo degli idrocarburi, la flotta e le varie dell'E.N.I.

(c) Autostrade, Italstrade e società collegate, ILTE, FONIT, SEAT, SAIVO, SBAREC, Italperga, SAME, ATI.

(d) Circumvesuviana, Istituto di Ricerche Breda, aziende dell'Ente autonomo di gestione aziende termali e dell'Ente autonomo di gestione per il cinema.

VALORE AGGIUNTO DELLE IMPRESE A PARTECIPAZIONE STATALE NEL 1963
(composizione percentuale)

	Salari stipendi e oneri relativi	Ammor- tamenti	Imposte dirette e canoni	Interessi passivi (a)	Utile (+) o perdita (-)	Valore aggiunto
<i>Industrie manifatturiere ed estrattive e varie minori:</i>						
Siderurgia e attività connesse	66 -	14 -	3,5	7,7	8,8	100 -
Cemento	38,2	31,5	3,9	13,2	13,2	100 -
Meccanica	80,3	10,8	1,4	7,3	0,2	100 -
Cantieri navali	93,6	6,5	0,3	3,9	4,3	100 -
Idrocarburi, petrolchimica e attività connesse (b)	44,4	32,1	2,9	20,3	0,3	100 -
Industria tessile	85,3	9,1	1,3	9,9	5,6	100 -
Altre attività industriali (c)	59 -	7,6	2,8	32,5	1,9	100 -
Totale	64 -	18,2	2,6	12,9	2,3	100 -
<i>Trasporti e comunicazioni e altri servizi:</i>						
Telefoni	54,6	11,5	10,9	8,6	14,4	100 -
Radiotelevisione	71,3	9,9	18,8	0,1	0,1	100 -
Trasporti marittimi	74,2	11,7	1,7	12,4	—	100 -
Trasporti aerei	60,9	25,1	2,4	8,9	2,7	100 -
Totale trasporti e comunicazioni ..	61,4	13,1	9,3	7,9	8,3	100 -
Altre aziende di servizi (d)	102,4	12,9	4,7	9,4	29,4	100 -
Totale servizi	62,5	13,1	9,1	8 -	7,3	100 -
Totale generale	63,5	16,6	4,6	11,4	3,9	100 -

(a) Saldo tra interessi passivi e interessi attivi.

(b) Comprende le attività meccaniche dell'E.N.I. e il settore cemento connesso al ciclo degli idrocarburi, la flotta e le varie dell'E.N.I.

(c) Autostrade, Italstrade e società collegate, ILTE, FONIT, SEAT, SAIVO, SBAREC, Italperga, SAME, ATI.

(d) Circumvesuviana, Istituto di Ricerche Breda, Aziende dell'Ente autonomo di gestione aziende termali e dell'Ente autonomo di gestione per il cinema.

VALORE AGGIUNTO DELLE IMPRESE A PARTECIPAZIONE STATALE NEL 1964
(composizione percentuale)

	Salari stipendi e oneri relativi	Ammor- tamenti	Imposte dirette e canoni	Interessi passivi (a)	Utile (+) o perdita (-)	Valore aggiunto
<i>Industrie manifatturiere ed estrattive e varie minori:</i>						
Siderurgia e attività connesse	65 -	12,3	3,5	11,9	7,3	100 -
Cemento	45,2	25 -	3,6	13,1	13,1	100 -
Meccanica	77,9	12,9	1,9	10,6	- 3,3	100 -
Cantieri navali	95,1	7 -	0,4	6,9	- 9,4	100 -
Idrocarburi, petrolchimica e attività connesse (b)	42,3	33,1	3,3	20,1	1,2	100 -
Industria tessile	88,7	9,2	0,4	13,4	- 11,7	100 -
Altre attività industriali (c)	61,7	4,4	2,7	31,4	- 0,2	100 -
Totale	62,1	18,6	2,8	15,4	1,1	100 -
<i>Trasporti e comunicazioni e altri servizi:</i>						
Telefoni	51,9	16,8	9,8	9,7	11,8	100 -
Radiotelevisione	71,7	10,4	17,7	- 0,7	0,9	100 -
Trasporti marittimi	72,6	10,7	0,9	15,6	0,2	100 -
Trasporti aerei	64,1	24,7	2 -	8,6	0,6	100 -
Totale trasporti e comunicazioni..	59,9	15,8	8,5	9 -	6,8	100 -
Altre aziende di servizi (d)	122 -	14,6	3,7	13,4	- 53,7	100 -
Totale servizi	61,2	15,8	8,4	9,1	5,5	100 -
Totale generale	61,8	17,7	4,6	13,4	2,5	100 -

(a) Saldo tra interessi passivi e interessi attivi.

(b) Comprende le attività meccaniche dell'E.N.I. e il settore cemento connesso al ciclo degli idrocarburi, la flotta e le varie dell'E.N.I.

(c) Autostrade, Italstrade e società collegate, ILTE, FONIT, SEAT, SAIVO, SBAREC, Italperga, SAME, ATI.

(d) Circumvesuviana, Istituto di Ricerche Breda, Aziende dell'Ente autonomo di gestione aziende termali e dell'Ente autonomo di gestione per il cinema.

ANALISI DEL VALORE AGGIUNTO DELLE IMPRESE A

INDUSTRIE MANIFATTURIERE ED

	Siderurgia, metal- lurgia e attività connesse			Cemento			Meccanica		
	1963	1964	Varia- zione %	1963	1964	Varia- zione %	1963	1964	Varia- zione %
<i>Valore aggiunto — Totale</i> L. miliardi	237,3	247,8	+ 4,4	7,6	8,4	+ 10,5	125,6	136,9	+ 9 -
Di cui:									
Redditi di lavoro »	156,7	161 -	+ 2,7	2,9	3,8	+ 31 -	100,9	106,7	+ 5,7
Redditi di capitale-impresa »	39,1	47,6	+ 21,7	2 -	2,2	+ 10 -	9,4	10 -	+ 6,4
— interessi passivi netti »	(18,3)	(29,4)	(+ 60,7)	(1 -)	(1,1)	(+ 10 -)	(9,1)	(14,5)	(+ 59,3)
— utili al netto delle perdite »	(20,8)	(18,2)	(- 12,5)	(1 -)	(1,1)	(+ 10 -)	(0,3)	(- 4,5)	(-)
Imposte dirette e canoni »	8,4	8,7	+ 3,6	0,3	0,3	—	1,8	2,6	+ 44,4
Ammortamenti »	33,1	30,5	- 7,9	2,4	2,1	- 12,5	13,5	17,6	+ 30,4
<i>Dati e parametri caratteristici:</i>									
Numero medio addetti N. migliaia	73,9	73,4	- 0,7	1,4	1,6	+ 15,4	52,5	53,4	+ 1,7
Consistenza media immobilizzi netti . L. miliardi	548,1	846,8	+ 54,5	13,7	23,3	+ 70,1	136,1	157,6	+ 15,8
Consistenza media immobilizzi netti su numero medio addetti L. milioni	7,4	11,5	+ 56 -	9,8	14,6	+ 49 -	2,6	3 -	+ 14 -
Consistenza media immobilizzi netti su valore aggiunto annuo »	2,3	3,4	+ 48 -	1,8	2,8	+ 56 -	1,1	1,2	+ 6 -
<i>Valore aggiunto e redditi unitari:</i>									
Valore aggiunto pro capite L. migliaia	3.200	3.400	+ 5,1	5.500	5.250	- 4,1	2.400	2.550	+ 7,1
Redditi di lavoro pro capite »	2.100	2.200	+ 3,4	2.100	2.400	+ 13,6	1.900	2.000	+ 4,2
Redditi di capitale-impresa (al lordo im- poste dirette) (a) su consistenza media immobilizzi netti %	8,7	6,6		16,8	10,7		8,2	8 -	

(a) Al netto dei canoni.

N.B. — Le percentuali di variazione sono state calcolate sui dati ante arrotondamento.

TABELLA N. 5-A.

PARTECIPAZIONE STATALE NEL 1963 E 1964 PER SETTORE

ESTRATTIVE E VARIE MINORI

Cantieri navali			Idrocarburi, petrolchimica e attività connesse			Industrie Tessili			Altre industrie			Totale settore industriale		
1963	1964	Variazione %	1963	1964	Variazione %	1963	1964	Variazione %	1963	1964	Variazione %	1963	1964	Variazione %
71,6	69,6	- 2,8	242 -	282,7	+ 16,8	23,2	23,9	+ 3 -	42,4	55,1	+ 30 -	749,7	824,4	+ 10 -
67 -	66,2	- 1,2	107,3	119,6	+ 11,5	19,8	21,2	+ 7,1	25 -	34 -	+ 36 -	479,6	512,5	+ 6,9
- 0,3	- 1,8	-	49,9	60,4	+ 21 -	1 -	0,4	- 60 -	13 -	17,2	+ 32,3	114,1	136 -	+ 19,2
(2,8)	(4,8)	(+ 71,4)	(49,2)	(56,9)	(+ 15,7)	(2,3)	(3,2)	(+ 39,1)	(13,8)	(17,3)	(+ 25,4)	(96,5)	(127,2)	(+ 31,8)
(- 3,1)	(- 6,6)	(+ 112,9)	(0,7)	(3,5)	(-)	(- 1,3)	(- 2,8)	(+ 115,4)	(- 0,8)	(- 0,1)	(-)	(17,6)	(8,8)	(- 50 -)
0,2	0,3	+ 50 -	7,1	9,3	+ 31 -	0,3	0,1	- 66,7	1,2	1,5	+ 25 -	19,3	22,8	+ 18,1
4,7	4,9	+ 4,3	77,7	93,4	+ 20,2	2,1	2,2	+ 4,8	3,2	2,4	- 25 -	136,7	153,1	+ 12 -
32,4	30,7	- 5,2	42,8	43,4	+ 1,4	14,5	14 -	- 3,4	15,2	17,6	+ 15,3	232,7	234,1	+ 0,6
67,5	71,4	+ 5,8	746,2	820,4	+ 9,9	23,3	23,9	+ 2,6	224,1	276 -	+ 23,2	1.759 -	2.219,4	+ 26,2
2,1	2,3	+ 12 -	17,4	18,9	+ 8 -	1,6	1,7	+ 6 -	14,7	15,7	+ 6,8	7,6	9,5	+ 25,4
0,9	1 -	+ 10 -	3,1	2,9	- 6 -	1 -	1 -	-	5,3	5 -	- 5,3	2,4	2,7	+ 14,5
2.200	2.250	+ 2,7	5.650	6.500	+ 15,2	1.600	1.700	+ 6,2	2.800	3.150	+ 12,6	3.200	3.500	+ 9,3
2.050	2.150	+ 4,4	2.500	2.750	+ 10 -	1.350	1.500	+ 10,2	1.650	1.950	+ 17,9	2.050	2.200	+ 6,2
- 0,1	- 2,1		7,6	8,5		5,6	2,1		6,3	6,8		7,6	7,2	

ANALISI DEL VALORE AGGIUNTO DELLE IMPRESE A

TRASPORTI E COMUNICAZIONI ED

	Telefoni			Radiotelevisione			Trasporti marittimi		
	1963	1964	Variazioni %	1963	1964	Variazioni %	1963	1964	Variazioni %
<i>Valore aggiunto — Totale</i> L. miliardi	174 -	210 -	+ 20,7	45,7	55,8	+ 22,1	58,9	63,5	+ 7,8
Di cui:									
Redditi di lavoro »	95 -	108,9	+ 14,6	32,6	40 -	+ 22,7	43,7	46,1	+ 5,5
Redditi di capitale-impresa »	40 -	45,2	+ 13 -	—	0,1	—	7,3	10 -	+ 37 -
— interessi passivi netti »	(15 -)	(20,4)	(+ 36 -)	(- 0,5)	(- 0,4)	(- 20 -)	(7,3)	(9,9)	(+ 35,6)
— utili al netto delle perdite »	(25 -)	(24,8)	(- 0,8)	(+ 0,5)	(+ 0,5)	(—)	(—)	(0,1)	(—)
Imposte dirette e canoni »	19 -	20,7	+ 8,9	8,6	9,9	+ 15,1	1 -	0,6	— 40 -
Ammortamenti »	20 -	35,2	+ 76 -	4,5	5,8	+ 28,9	6,9	6,8	— 1,4
<i>Dati e parametri caratteristici:</i>									
Numero medio addetti N. migliaia	39,5	41,3	+ 4,6	9,3	9,7	+ 4,3	12,5	12,5	—
Consistenza media immobilizzi netti . L. miliardi	703 -	764,5	+ 8,7	44,8	51,5	+ 15 -	214,8	225,6	+ 5 -
Consistenza media immobilizzi netti su numero medio addetti L. milioni	17,8	18,5	+ 4 -	4,8	5,3	+ 10 -	17,2	18 -	+ 5 -
Consistenza media immobilizzi netti su valore aggiunto annuo »	4 -	3,6	— 10 -	1 -	0,9	— 6 -	3,6	3,5	— 3 -
<i>Valore aggiunto e redditi unitari:</i>									
Valore aggiunto pro capite L. migliaia	4.400	5.100	+ 15,5	4.900	5.750	+ 17,1	4.700	5.050	+ 7,4
Redditi di lavoro pro capite »	2.400	2.650	+ 9,7	3.500	4.100	+ 17,7	3.500	3.700	+ 5,1
Redditi di capitale-impresa (al lordo imposte dirette) (a) su consistenza media immobilizzi netti %	7,1	7,2		2,2	2,5		3,9	4,7	

(a) Al netto dei canoni.

N.B. — Le percentuali di variazione sono state calcolate sui dati ante arrotondamento.

TABELLA N. 5-B.

PARTECIPAZIONE STATALE NEL 1963 E 1964 PER SETTORE

ALTRI SERVIZI — TOTALE GENERALE

Trasporti aerei			Totale trasporti e comunicazioni			Altre aziende di servizi			Totale servizi			Totale generale		
1963	1964	Variazioni %	1963	1964	Variazioni %	1963	1964	Variazioni %	1963	1964	Variazioni %	1963	1964	Variazioni %
41,4	49,8	+ 20,3	320 -	379,1	+ 18,5	8,5	8,2	- 3,5	328,5	387,3	+ 17,9	1.078,2	1.211,7	+ 12,4
25,2	31,9	+ 26,6	196,5	226,9	+ 15,5	8,7	10 -	+ 14,9	205,2	236,9	+ 15,4	684,8	749,4	+ 9,4
4,8	4,6	- 4,2	52,1	59,9	+ 15 -	1,7	3,3	+ 94,1	50,4	56,6	+ 12,3	164,5	192,6	+ 17,2
(3,7)	(4,3)	(+ 16,2)	(25,5)	(34,2)	(+ 34,1)	(0,8)	(1,1)	(+ 37,5)	(26,3)	(35,3)	(+ 34,2)	(122,8)	(162,5)	(+ 32,3)
(1,1)	(0,3)	(- 72,7)	(26,6)	(25,7)	(- 3,4)	(- 2,5)	(- 4,4)	(+ 76 -)	(24,1)	(21,3)	(- 11,6)	(41,7)	(30,1)	(- 27,8)
1 -	1 -	-	29,6	32,2	+ 8,8	0,4	0,3	- 25 -	30 -	32,5	+ 8,3	49,3	55,3	+ 12,2
10,4	12,3	+ 18,3	41,8	60,1	+ 43,8	1,1	1,2	+ 9,1	42,9	61,3	+ 42,9	179,6	214,4	+ 19,4
7,8	8,3	+ 6,4	69,1	71,8	+ 3,9	5 -	5,1	+ 2 -	74,1	76,9	+ 3,8	306,8	311 -	+ 1,4
96,7	102,3	+ 5,8	1.059,3	1.143,9	+ 8 -	35,7	38 -	+ 6,4	1.095 -	1.181,9	+ 7,9	2.854 -	3.401,3	+ 19,2
12,4	12,3	- 1 -	15,3	15,9	+ 3,9	7 -	7,3	+ 4,4	14,8	15,4	+ 4 -	9,3	10,9	+ 17,6
2,3	2,1	- 12 -	3,3	3 -	- 8,8	4,2	4,6	+ 10,2	3,3	3,1	- 8,4	2,6	2,8	+ 6 -
5.300	6.000	+ 13 -	4.650	5.300	+ 14 -	1.700	1.600	- 5,6	4.450	5.050	+ 13,6	3.500	3.900	+ 10,9
3.250	3.850	+ 18,9	2.850	3.150	+ 11,1	1.700	1.900	+ 12,7	2.750	3.100	+ 11,3	2.250	2.400	+ 8 -
6 -	5,5		6,1	6,4		3,6	7,9		5,8	5,9		6,9	6,7	

RISULTATI DI BILANCIO (a)

SETTORI	1963			1964			1965		
	Utile (+) o perdita (-)	Ammortamenti	Totale	Utile (+) o perdita (-)	Ammortamenti	Totale	Utile (+) o perdita (-)	Ammortamenti	Totale
Siderurgia, metallurgia e attività connesse	20,4	33 -	53,4	17,8	29,9	47,7	9,2	31 -	40,2
Cemento	1 -	2,4	3,4	1,1	2,1	3,2	.	2,1	2,1
Meccanica	0,4	12,3	12,7	4,1	15,1	11,0	8,4	17,4	9,0
Cantieri	- 3 -	4,7	1,7	6,7	4,9	1,8	6,5	3,5	3 -
Idrocarburi, petrolchimica e attività connesse	2,6	70 -	72,6	5,3	80,7	86 -	6,8	82,1	88,9
Industria tessile	- 1,2	2 -	0,8	2,8	2,1	0,7	4,2	2,5	1,7
Totale	20,2	124,4	144,6	10,6	134,8	145,4	- 3,1	138,6	135,5
Telefoni	25 -	20 -	45 -	24,9	35,2	60,1	24,9	39,6	64,5
Radiotelevisione	0,5	4,5	5 -	0,5	5,8	6,3	0,6	6,5	7,1
Trasporti marittimi (b)	-	6,9	6,9	0,1	6,8	6,9	1,1	10,2	11,3
Trasporti aerei	1,1	10,4	11,5	0,3	12,3	12,6	1,6	19,1	20,7
Totale	26,6	41,8	68,4	25,8	60,1	85,9	28,2	75,4	103,6
Totale generale	46,8	166,2	213,0	36,4	194,9	231,3	25,1	214,0	239,1

(a) I dati sono il risultato della somma algebrica degli utili e delle perdite nonché degli ammortamenti di bilancio della maggior parte e, comunque, delle principali aziende comprese nella rilevazione del valore aggiunto 1963 e 1964. Si precisa che i risultati economici sono stati semplicemente sommati e non consolidati.

(b) I dati per il 1963 sono stati ricostruiti in quanto il bilancio delle società di navigazione si riferiva ad un esercizio di 18 mesi anziché di 12.

TABELLA N. 7.

RISULTATI DI ESERCIZIO ED AMMORTAMENTI DELLE PRINCIPALI AZIENDE A PARTECIPAZIONE STATALE
(miliardi di lire)

SOCIETÀ	1963			1964			1965		
	Utile (+) o perdita (—)	Ammortamenti	Totale	Utile (+) o perdita (—)	Ammortamenti	Totale	Utile (+) o perdita (—)	Ammortamenti	Totale
<i>Siderurgia, metallurgia e attività connesse:</i>									
Italsider	14,2	21,8	36 -	18 -	21,8	39,8	13,8	21,8	35,6
Terni	5,5	4 -	9,5	5,5	2,2	7,7	(a) 0,9	(a) 1,4	(a) 2,3
Dalmine	5,3	3,4	8,7	2,5	2 -	4,5	3,8	1,9	5,7
Breda Siderurgia	—	0,4	—	2,6	0,2	—	—	0,4	—
A.T.B.	0,2	1,3	1,5	—	0,3	0,6	—	0,9	0,6
Montubi .....	..	0,2	0,2	..	0,4	0,4	..	0,4	0,4
C.M.F. ....	..	..	..	—	0,2	—	—	0,5	—
S.A.N.A.C.	—	0,4	0,4	—	—	0,6	..	0,7	0,7
Sidermar .....	—	..	..	—	..	..	—	..	..
Cogne	—	1,5	—	—	1,6	—	—	1,8	—
Armi	—	—	—	—	0,2	—	—	0,2	—
Totale	20,4	33 -	53,4	17,8	29,9	47,7	7,5	30 -	37,5
Cemento:									
Cementir	1 -	2,4	3,4	1,1	2,1	3,2	..	2,1	2,1

(a) I dati non sono comparabili con quelli degli anni precedenti in quanto si riferiscono al bilancio seguito alle note trasformazioni intervenute nella Società. La ricostruzione dei dati porterebbe ad un utile di 2,6 miliardi e ad ammortamenti per 2,4 miliardi di lire che sono stati assunti nella tabella n. 6.

RISULTATI DI ESERCIZIO ED AMMORTAMENTI DELLE PRINCIPALI AZIENDE A PARTECIPAZIONE STATALE
(miliardi di lire)

SOCIETA	1963			1964			1965		
	Utile (+) o perdita (-)	Ammortamenti	Totale	Utile (+) o perdita (-)	Ammortamenti	Totale	Utile (+) o perdita (-)	Ammortamenti	Totale
<i>Meccanica:</i>									
Alfa Romeo	0,3	4,3	4,6	..	5,2	5,2	..	7,2	7,2
Spica	—	0,2	—	— 0,5	0,2	—	— 0,7	0,3	— 0,4
Ansaldo S. Giorgio	0,4	0,7	1,1	..	0,9	0,9	— 1-	0,8	— 0,2
O.E. Triestine	0,1	0,1	0,2	..	0,1	0,1	— 0,1	0,1	—
Elettrodomestici S. Giorgio .....	..	0,1	0,1	..	0,1	0,1	— 0,1	0,1	—
I.M.A.M.-Aerfer	— 0,3	0,6	0,3	0,1	0,7	0,8	— 0,4	0,6	0,2
O.M.F.-Pistoiesi	0,1	0,3	0,4	— 0,1	0,2	0,1	..	0,4	0,4
A.V.I.S. ....	..	0,1	0,1	— ..	0,1	0,1	— 0,1	0,1	—
O.Me.Ca.	— ..	—	—	— 0,2	0,2	—	— ..	0,7	0,7
Stabilimento Sant'Eustacchio ...	— 0,8	0,3	— 0,5	— 0,9	0,3	— 0,6	— 1,6	0,3	— 1,3
MECFOND	— ..	0,3	0,3	— 1-	0,3	— 0,7	— 1-	—	— 1-
F.M.I. ....	..	0,1	0,1	— 0,1	0,1	—	— 0,3	—	— 0,3
Selenia .....	..	1,1	1,1	0,1	0,5	0,6	0,2	0,6	0,8
Nuova S. Giorgio	0,1	0,4	0,5	..	0,4	0,4	..	0,3	0,3
Filotecnica Salmoiraghi .....	..	0,1	0,1	..	0,2	0,2	..	0,1	0,1
Fonderie Prà	0,1	0,2	0,3	..	0,2	0,2	— 0,2	0,1	— 0,1
N.U. Italiana .....	— ..	..	—	— 0,1	..	— 0,1	— 0,2	0,1	— 0,1
Delta	— 0,1	0,2	0,1	— 0,6	0,2	— 0,4	— 0,7	0,3	— 0,4

RISULTATI DI ESERCIZIO ED AMMORTAMENTI DELLE PRINCIPALI AZIENDE A PARTECIPAZIONE STATALE
(miliardi di lire)

SOCIETÀ	1963			1964			1965		
	Utile (+) o perdita (-)	Ammortamenti	Totale	Utile (+) o perdita (-)	Ammortamenti	Totale	Utile (+) o perdita (-)	Ammortamenti	Totale
<i>Cantieri navali:</i>									
Ansaldo	— 1 -	2,2	1,2	— 2,9	2,3	— 0,6	— 2,5	1,6	— 0,9
C.R.D.A.	— 0,7	1,3	0,6	— 2,5	1,4	— 1,1	— 2,6	0,5	— 2,1
Navalmecanica	— 0,4	0,4	—	— 0,7	0,4	— 0,3	— 0,6	0,2	— 0,4
Arsenale Triestino	— ..	0,2	0,2	— ..	0,2	0,2	..	0,2	0,2
C.N.O.M.V. ....	— ..	..	..	— ..	..	—	..	0,1	0,1
O.A.R.N.	— ..	0,1	0,1	— ..	0,1	0,1	..	0,2	0,2
S.E.B.N.	— 0,1	0,2	0,1	— 0,1	0,2	0,1	..	0,3	0,3
Stabilimento Navale Taranto O.C. R.N.T.	— 0,6	0,1	— 0,5	— 0,2	0,1	— 0,1	— 0,3	0,2	— 0,1
Ansaldo Coke	— ..	0,1	0,1	— 0,2	0,1	— 0,1	— 0,5	0,1	— 0,4
Cantiere Navale Breda	— 0,2	0,1	— 0,1	— 0,1	0,1	—	..	0,1	0,1
Totale	— 3 -	4,7	1,7	— 6,7	4,9	— 1,8	— 6,5	3,5	— 3 -

INVESTIMENTI E FATTURATO

Gli investimenti effettuati nel 1965

1. — Se si esaminano i dati complessivi sugli investimenti delle partecipazioni statali nel 1965, risulta che il loro volume, rispetto al 1964, è diminuito in misura alquanto meno marcata che nel settore privato. Le partecipazioni statali hanno investito infatti nel 1965, complessivamente, circa 760 miliardi di lire, di cui 62,5 miliardi all'estero. Rispetto al 1964, vi è stata una diminuzione complessiva del 7,6 per cento e, in particolare, una diminuzione dell'8,9 per cento negli investimenti in territorio nazionale, contro una diminuzione del 10,5 per cento circa negli investimenti nazionali nei settori (industria, trasporti e comunicazioni e opere stradali) nei quali operano le aziende a partecipazione statale (1).

Va rilevato, peraltro, che questa diminuzione è soprattutto conseguenza del sostanziale completamento di alcune grandi nuove iniziative realizzate negli anni scorsi nel settore siderurgico e, in minor misura, in quello petrolchimico, iniziative che avevano condotto a cifre eccezionalmente elevate il volume degli investimenti delle partecipazioni statali negli anni successivi al 1960.

Nel biennio 1959-60, gli investimenti nella siderurgia erano ammontati a circa 45 miliardi annui e quelli della petrolchimica a circa 10 miliardi annui. Nel successivo quinquennio 1961-65, sono stati investiti oltre 1.000 miliardi nella siderurgia e circa 120 miliardi nella petrolchimica, con una media annua rispettivamente di 200 e di 24 miliardi di lire. Nel campo siderurgico l'impresa pubblica, rafforzando la sua presenza nel settore con la costruzione del nuovo centro di Taranto e il potenziamento degli stabilimenti di Cornigliano, Bagnoli, Piombino, Terni e Cogne ha così consentito al Paese uno dei più elevati tassi di aumento della produzione di acciaio. Nel settore petrolchimico, il gruppo pubblico ha dato vita a tre grossi complessi produttivi (Gela, Ravenna e Valle del Basento) che per livello tecnologico ed efficienza economica si possono oggi considerare tra i migliori d'Europa. Se, tenuto conto dell'eccezionale sforzo compiuto durante lo scorso anno nei settori sopra indicati e della non immediata ripetibilità di nuove grandi iniziative in detti settori, si stabilisce un confronto scorporando dal totale gli investimenti nella siderurgia (e attività connesse) e quelli nella petrolchimica (oltre quelli nel settore del cemento, nel quale, anche se su scala ridotta, gli investimenti hanno avuto una analoga evoluzione) si ha nel 1965 un volume di investimenti superiore di circa il 5 per cento a quello del 1964: il che dimostra che al completamento delle iniziative precedentemente avviate nella siderurgia e nella petrolchimica ha fatto riscontro nel 1965 un complesso di investimenti negli altri settori, a sostegno della ripresa economica, nettamente più elevato che nell'anno precedente.

Nei settori dei servizi, e soprattutto nei trasporti e nelle comunicazioni (autostrade, telefoni, radiotelevisione, trasporti marittimi e trasporti aerei), questo sforzo è stato particolarmente evidente. Nel complesso dei cinque settori ricordati, sono stati investiti nel 1965 circa 283 miliardi, contro 230 miliardi nel 1964, con un aumento del 23 per cento. Come è sottolineato nella « Relazione generale sulla situazione economica del Paese », si deve a questo impegno massiccio dell'impresa pubblica se il settore dei trasporti e delle comunicazioni è stato praticamente l'unico, tra le attività produttive

(1) Va ricordato che, secondo la rilevazione campionaria della Banca d'Italia, nelle grandi aziende industriali gli investimenti lordi sono diminuiti del 33 per cento dal 1964 al 1965.

CONSUNTIVO DEGLI INVESTIMENTI DELLE PARTECIPAZIONI STATALI NEL 1965
E PREVISIONI PER IL 1966 E 1967
(miliardi di lire)

SETTORI	1965	1966	1967
<i>Siderurgia, metallurgia e attività connesse — Totale</i>	253 -	192,5	180,2
— ricerca e produzione di minerali ferrosi ...	(0,5)	(0,9)	(0,8)
— ricerca e produzione di altri minerali	(5,6)	(5 -)	(9 -)
— produzione siderurgica	(246,8)	(180,6)	(140,4)
— altre produzioni metallurgiche	(0,1)	(6 -)	(30 -)
— flotta	(—)	(—)	(—)
<i>Cemento</i>	6,7	1,5	1 -
<i>Meccanica</i>	25,1	40,8	32,6
<i>Cantieri navali</i>	5 -	10,4	12,3
<i>Idrocarburi e attività connesse — Totale</i>	63,2	87,7	90,6
— ricerca e produzione mineraria	(20,5)	(23,1)	(17,8)
— trasporto e distribuzione metano	(16,1)	(20,4)	(28,7)
— raffinazione, trasporto e distribuzione prodotti petroliferi	(26 -)	(35,3)	(34,6)
— flotta	(—)	(3 -)	(4,5)
— attività ausiliarie degli idrocarburi	(0,6)	(5,9)	(5 -)
<i>Chimica — Totale</i>	14 -	20,2	28,5
— petrolchimica	(10,2)	(14,4)	(26,1)
— altre produzioni chimiche	(3,8)	(5,8)	(2,4)
<i>Tessile</i>	8,2	8,1	4,5
<i>Telefoni</i>	136,1	143,1	140,9
<i>Radiotelevisione</i>	12,9	16,5	14 -
<i>Trasporti marittimi</i>	30,4	1,8	3 -
<i>Trasporti aerei</i>	17,9	23,9	55,1
<i>Autostrade</i>	85,3	118,6	118,4
<i>Terme</i>	1,4	3,3	5,1
<i>Cinema</i>	0,3	0,2	0,3
<i>Attività varie — Totale</i>	37,8	37,2	30,2
— manifatturiere	(31,6)	(22,9)	(15,9)
— servizi	(6,2)	(14,3)	(14,3)
<i>Totale Italia</i>	697,3	705,8	716,7
<i>Investimenti esteri</i>	62,5	62,5	53,9
TOTALE GENERALE	759,8	768,3	770,6

**CONSUNTIVO DEGLI INVESTIMENTI DELLE PARTECIPAZIONI STATALI NEL 1965
E PREVISIONI PER IL 1966 E 1967**
(composizione percentuale)

SETTORI	1965	1966	1967
<i>Siderurgia, metallurgia e attività connesse — Totale</i>	36,28	27,27	25,14
— ricerca e produzione di minerali ferrosi	(0,07)	(0,12)	(0,11)
— ricerca e produzione di altri minerali	(0,80)	(0,71)	(1,25)
— produzione siderurgica	(35,39)	(25,59)	(19,59)
— altre produzioni metallurgiche	(0,02)	(0,85)	(4,19)
— flotta	(—)	(—)	(—)
<i>Cemento</i>	0,96	0,21	0,14
<i>Meccanica</i>	3,60	5,78	4,55
<i>Cantieri navali</i>	0,72	1,47	1,72
<i>Idrocarburi e attività connesse — Totale</i>	9,06	12,43	12,64
— ricerca e produzione mineraria	(2,94)	(3,27)	(2,48)
— trasporto e distribuzione metano	(2,31)	(2,89)	(4 —)
— raffinazione, trasporto e distribuzione prodotti petroliferi	(3,73)	(5 —)	(4,83)
— flotta	(—)	(0,43)	(0,63)
— attività ausiliarie degli idrocarburi	(0,08)	(0,84)	(0,70)
<i>Chimica — Totale</i>	2,01	2,86	3,98
— petrolchimica	(1,46)	(2,04)	(3,64)
— altre produzioni chimiche	(0,55)	(0,82)	(0,33)
<i>Telefoni</i>	19,52	20,28	19,66
<i>Radiotelevisione</i>	1,85	2,34	1,95
<i>Trasporti marittimi</i>	4,36	0,25	0,42
<i>Trasporti aerei</i>	2,57	3,39	7,69
<i>Autostrade</i>	12,23	16,80	16,52
<i>Terme</i>	0,20	0,47	0,71
<i>Cinema</i>	0,04	0,03	0,04
<i>Tessile</i>	1,18	1,15	0,63
<i>Attività varie — Totale</i>	5,42	5,27	4,21
— manifatturiere	(4,53)	(3,24)	(2,22)
— servizi	(0,89)	(2,03)	(1,99)
Totale	100 —	100 —	100 —
<i>Investimenti nazionali</i>	91,77	91,87	93,01
<i>Investimenti esteri</i>	8,23	8,13	6,99
TOTALE GENERALE	100 —	100 —	100 —

del Paese (esclusa la pubblica amministrazione), a segnare un aumento degli investimenti in lire costanti (7,8 per cento) tutt'altro che di lieve entità.

Rispetto alle previsioni pubblicate nella precedente Relazione programmatica e aggiornate nella nota presentata in allegato a tale Relazione, i consuntivi finali per il 1965 fanno registrare un minor volume di investimenti di 35-40 miliardi di lire. Come si illustrerà più dettagliatamente nella terza parte della Relazione, va tenuto conto a questo riguardo che nel corso del 1965 è intervenuto un riesame di una certa ampiezza dell'attività nel settore della distribuzione e della raffinazione di idrocarburi, particolarmente all'estero (cessione dell'AGIP-Londra, concentrazione degli investimenti nelle reti già avviate, ecc.), con un nuovo riassetto generale anche dei programmi delle attività integrate. Se il confronto è stabilito scorporando dal totale i settori del « ciclo petrolifero » (idrocarburi e petrolchimica), si ha un volume di investimenti nel 1965 (627 miliardi) quasi esattamente equivalente a quello delle previsioni iniziali (628 miliardi).

Gli investimenti previsti per il 1966

2. — Secondo le più recenti stime a disposizione del Ministero, gli investimenti delle partecipazioni statali nel 1966 sono valutati a circa 768 miliardi di lire, di cui 62,5 miliardi all'estero. Rispetto agli investimenti effettuati nel 1965, l'aumento, interamente concentrato nel territorio nazionale, è di circa una decina di miliardi.

Il programma siderurgico, benché rappresenti ancora la componente più massiccia di investimenti nel sistema delle partecipazioni statali, registra investimenti decrescenti, in relazione al graduale esaurimento delle importanti opere impostate negli scorsi anni. Il 1966 segna anche, e in misura relativamente più accentuata, il sostanziale completamento del programma cementiero (nel quale sono stati investiti nell'ultimo quinquennio oltre 35 miliardi di lire, sicché la capacità produttiva delle partecipazioni statali è passata da 2,6 milioni a 4,8 milioni di tonnellate all'anno) e di quello nel campo dei trasporti marittimi, condotto a termine con gli ultimi investimenti relativi alle grandi motonavi Michelangelo e Raffaello. In quest'ultimo settore si è realizzato un volume di costruzioni e ammodernamenti che ha comportato una spesa pari, nell'ultimo quinquennio, ad oltre 150 miliardi di lire: sono state immesse in linea 21 nuove unità, per oltre 210 mila tsl, e radiate 23 vecchie navi, per circa 175 mila tsl; l'età media della flotta del gruppo Finmare è così scesa da 14 a poco più di 10 anni.

È da segnalare invece, nel 1966, l'avvio di un nuovo consistente programma nel settore petrolchimico, nel quale in questi ultimi tempi erano entrati in fase di completamento, come si è detto, gli investimenti relativi ai tre grandi nuovi complessi avviati negli anni scorsi.

Si vedrà più ampiamente in seguito — e, soprattutto, nell'apposito capitolo dedicato al settore chimico — quali sono i nuovi programmi dell'E.N.I. nel campo petrolchimico. Ciò che va sottolineato, piuttosto, è che, se non si considerano nel confronto, per le ragioni ricordate, i settori della siderurgia, del cemento e dei trasporti marittimi — e si include invece il settore petrolchimico — gli investimenti previsti nel 1966 risultano ammontare a 572 miliardi, contro 470 miliardi nel 1965, con un aumento di circa il 22 per cento; il che dimostra come nel 1966 le partecipazioni statali abbiano ancora ulteriormente intensificato il loro sforzo di investimenti in tutti i settori nei quali ciò risultava possibile.

Le nuove previsioni aggiornate risultano superiori di circa una quindicina di miliardi a quelle formulate inizialmente nella Relazione programmatica dello scorso anno e i programmi aggiuntivi indicati nella nota allegata a detta Relazione risultano confermati in minore o maggiore misura, nella maggioranza dei settori relativi: meccanica, idrocarburi, telefoni, autostrade, varie. Nella petrolchimica e, soprattutto, nella siderurgia (nella quale si concentrava quasi la metà del complessivo programma aggiuntivo previsto nel documento ricordato), gli investimenti addizionali che erano stati prospettati sono risultati di difficile o non conveniente realizzazione nell'anno in corso. Nella petrolchimica, in

particolare, ha influito la necessità di riesaminare i vari progetti in corso, nel quadro del nuovo programma di rilancio del settore al quale si è già accennato. Nel settore siderurgico, un acceleramento del ritmo di espansione della capacità produttiva degli impianti è stato sconsigliato dall'evoluzione della domanda che, come è illustrato nel capitolo dedicato al settore, ha indotto l'I.R.I. ad estendere con lievi modifiche al 1969 i programmi in precedenza predisposti per il 1968.

Il programma 1967-71

3. — Gli investimenti già definiti dalle aziende a partecipazione statale per il periodo 1967-71 ammontano a circa 2.840 miliardi di lire, di cui circa 300 miliardi all'estero. Queste cifre si riferiscono, come è stato spiegato in altre occasioni, alle decisioni di investimento adottate, o almeno delineate, in sede di programmazione aziendale, con orizzonti temporali abbastanza eterogenei (come si vedrà più dettagliatamente in seguito) e quindi spesso più ravvicinati di quello preso a riferimento nel presente documento. È da tener presente che includendo anche gli investimenti già contemplati in linea di massima, la cifra complessiva (per l'Italia e l'estero) salirebbe a 3.200 - 3.300 miliardi di lire.

Giova anche aggiungere che i dati sulla base dei quali il presente documento è elaborato sono formulati attraverso un complesso processo di elaborazione a più livelli (aziende, finanziarie, enti di gestione, Ministero) — come è stato chiarito nelle precedenti Relazioni — per cui il riferimento al quinquennio 1967-71 comporta per le aziende, all'atto dell'apprestamento degli elementi di base del programma, l'adozione di previsioni che si possono spingere sino ad un periodo di poco inferiore ad un sessennio. Gli stessi dati che si riferiscono al 1967, perciò, se si tiene presente quanto si è detto, sono in una certa misura suscettibili di qualche modifica o integrazione.

I settori per i quali i tempi dei programmi già definiti corrispondono sostanzialmente con le scadenze prospettate nel presente documento sono quello autostradale, quello telefonico e quello radiotelevisivo. Per il settore autostradale, come è noto, i programmi esecutivi fanno stretto riferimento a scadenze fissate in sede legislativa, mentre la previsione di investimento nel settore telefonico e in quello radiotelevisivo è in larga misura in funzione dello sviluppo a medio e lungo termine previsto nell'utenza.

A questi programmi possono essere assimilati quelli dell'Alfa Romeo, che costituiscono una eccezione a quanto normalmente accade nel settore meccanico (ove gli investimenti vengono per lo più programmati a scadenze massime di due-tre anni), essendo stato definito un piano di espansione con tempi di ampio respiro, che fa perno, come è noto, sulla costruzione del nuovo grande centro di Arese.

Per gli idrocarburi, per la petrolchimica, e per alcuni settori minori (terme, ecc.) l'orizzonte temporale dei programmi aziendali corrisponde a quello del documento. È da rilevare, peraltro, che anche in questi settori non si tratta spesso di iniziative esattamente definite, ma solo di stime dello ammontare della spesa per investimenti che si reputa necessaria per realizzare determinati obiettivi.

Negli altri settori (ed in particolare nella siderurgia, nei cantieri navali, nei trasporti aerei e nella maggioranza delle aziende meccaniche e varie) i tempi dei programmi definiti dalle aziende non superano, in genere, un arco di tre-quattro anni e sono, inoltre, suscettibili di integrazione anche in tali anni, in dipendenza di particolari andamenti della domanda (siderurgia, meccanica, aziende varie) o di scelte per ora non ancora esattamente formulabili (trasporti aerei e cantieri).

Per i trasporti marittimi, infine, la cifra riportata nel presente documento si riferisce solo a investimenti sin d'ora prevedibili, essendo in fase di esame le decisioni da prendere circa i futuri programmi delle aziende I.R.I. del settore.

Considerando le integrazioni che ragionevolmente è dato prevedere ai programmi già definiti, si può pertanto valutare che la media annua degli investimenti nel prossimo quinquennio non dovrebbe essere inferiore a quella, piuttosto elevata, raggiunta negli ultimi anni. La cifra è naturalmente suscettibile di aumenti ulteriori ove, nel frattempo, si precisassero nuovi campi e nuovi orientamenti di intervento delle partecipazioni statali, soprattutto nel quadro della programmazione nazionale.

Per il 1967, anno per il quale naturalmente il programma ha carattere di maggiore completezza, è previsto un volume di investimenti di circa 770 miliardi di lire, di cui circa 54 miliardi all'estero. Rispetto al 1966, si registra un aumento delle previsioni relative al territorio nazionale e una diminuzione di quelle che si riferiscono alle attività estere, variazioni che peraltro sostanzialmente si compensano.

4. — Nel settore degli idrocarburi, gli investimenti previsti dal nuovo piano quinquennale 1967-71 ammontano a circa 730 miliardi, di cui circa 300 miliardi all'estero. La natura delle attività petrolifere richiede alle imprese operanti nel settore una grande flessibilità nell'adeguare le scelte aziendali alle nuove condizioni del mercato. Ciò ha condotto proprio in questi anni a significative ristrutturazioni degli investimenti dell'E.N.I. e ancor più ha influito nell'elaborazione del prossimo piano quinquennale. Oltre che dall'assunzione di temi nuovi, come quelli dei nuovi progetti nel campo della importazione e della distribuzione del metano, i programmi a lunga scadenza dell'E.N.I. appaiono infatti attualmente caratterizzati soprattutto dall'accentuazione degli sforzi nella ricerca di idrocarburi, rispetto ad altre attività, come quelle della distribuzione e della raffinazione (che negli scorsi anni sono peraltro state portate a dimensioni e livelli di integrazione che possono essere considerati soddisfacenti rispetto alle esigenze del gruppo).

Si è dunque di fronte, nel caso degli idrocarburi, ad un programma le cui scelte si differenziano da quelle del passato (soprattutto in considerazione delle esigenze del mercato energetico nazionale), ma che, complessivamente considerato, si prospetta impegnativo come quelli del passato sia per ampiezza di obiettivi che per dimensioni di investimenti. Basti sottolineare a questo riguardo che la spesa prevista nel programma equivale a più dei due terzi di quella relativa agli investimenti negli idrocarburi effettuati nell'intero decennio 1957-66 (stimabili in circa 1.050 miliardi di lire).

I due settori dei servizi nei quali il nuovo piano quinquennale mostra un'accentuazione considerevole dell'impegno delle partecipazioni statali sono quelli relativi alle autostrade e ai telefoni. Giova rilevare, a tale proposito, che non è a caso che nella fase attuale dell'evoluzione economica del Paese una particolare attenzione sia dedicata da parte dell'impresa pubblica a investimenti che riguardano infrastrutture essenziali per permettere un più armonico sviluppo economico e il raggiungimento di più soddisfacenti livelli di benessere.

Nel settore autostradale, le partecipazioni statali — che hanno iniziato praticamente la loro attività di costruzioni in questo campo nel 1958, dopo un biennio di investimenti assai modesti — hanno già investito circa 470 miliardi di lire sino al 1965. Con gli investimenti previsti per il 1966 (119 miliardi), quelli in programma per il quinquennio 1967-71 (473 miliardi) e quelli relativi all'anno terminale 1972 (oltre 70 miliardi di lire), la spesa complessiva delle partecipazioni statali, per dotare il Paese della struttura portante e di alcune delle fondamentali diramazioni del sistema autostradale italiano, si aggirerà sui 1.130 miliardi di lire.

Ancora più ingenti sono le cifre relative al settore telefonico, che dopo i noti provvedimenti di sistemazione aziendale e di riforma delle tariffe ha fortemente accresciuto il ritmo di espansione dei servizi. Il programma 1967-71 prevede una spesa di circa 680 miliardi, superiore di oltre il 20 per cento a quella realizzata nel 1962-66 (circa 560 miliardi) e pressoché doppia di quella relativa al precedente quinquennio 1957-61 (circa 330 miliardi): per la fine del periodo si prevede una sostanziale parità della densità telefonica con gli altri Paesi della C.E.E.

Nei settori manifatturieri, il programma quinquennale delle partecipazioni statali comprende in molti casi, come si è detto, solo gli investimenti già definiti. Si deve a ciò se le cifre per tali settori appaiono, in genere, comparativamente meno elevate di quelle relative agli idrocarburi e ai settori dei servizi.

Nel settore siderurgico e metallurgico, gli investimenti contemplati nel programma assommano ad oltre 370 miliardi. Una quota notevole, e cioè circa 157 miliardi di lire, rappresenta previsioni di spesa relative ad investimenti delle società AMMI e Cogne e dell'E.F.I.M. I restanti 213 miliardi

costituiscono l'impegno di spesa per gli investimenti già programmati dalle aziende Finsider per il periodo 1967-69.

Queste cifre, almeno per le quote relative alla Finsider, sono naturalmente destinate ad accrescersi sensibilmente. In particolare, per gli eventuali investimenti aggiuntivi siderurgici possibili nel biennio 1970-71, come è più dettagliatamente illustrato nell'apposito paragrafo, si può sin d'ora stimare una spesa dell'ordine di 250-300 miliardi di lire (oltre a 80-100 miliardi che si prevede dovranno essere destinati a rinnovi e migliorie degli impianti esistenti).

Nel complesso, si può quindi prevedere come possibile per la siderurgia e la metallurgia, nel prossimo quinquennio, un impegno di spesa pressoché dello stesso ordine di quello previsto per gli idrocarburi e per i telefoni e più elevato di quello relativo agli investimenti del piano autostradale. Dopo il completamento del centro di Taranto non si è verificato dunque un ridimensionamento dell'impegno delle partecipazioni statali nell'industria siderurgica, contrapposto al ritorno a investimenti massicci nei settori tradizionali dei servizi e delle fonti di energia. Si può dire, piuttosto, che, con la flessibilità che gli è propria, il sistema delle partecipazioni statali, tenendo conto delle situazioni di mercato e delle esigenze dello sviluppo economico, accentua di volta in volta il suo impegno ora nell'uno ora nell'altro dei settori nei quali opera, cercando di restare aderente ai compiti affidati all'impresa pubblica nel quadro della programmazione nazionale. Occorre aggiungere che non è dal flusso annuale degli investimenti in questo o in quell'anno ma dalla consistenza complessiva degli immobilizzi realizzati in determinati più ampi periodi di tempo che si possono giudicare le tendenze di espansione e di consolidamento del sistema. In questo riferimento, va sottolineato che le osservazioni formulate nella prima parte del presente documento circa alcuni principi generali del sistema delle partecipazioni statali trovano una conferma nell'esperienza. Un'organizzazione più legata a rigide strutture, articolate merceologicamente, avrebbe trovato e troverebbe certamente maggiore difficoltà a modificare flessibilmente le varie componenti del suo intervento e, soprattutto, ad estendersi gradualmente e senza soluzioni di continuità in nuovi campi. In particolare, sul piano del sostegno finanziario e su quello della disponibilità di una dirigenza tecnicamente preparata, la struttura plurisettoriale delle partecipazioni statali si sta confermando un insostituibile strumento operativo al servizio delle grandi scelte di politica economica del Paese.

Negli altri settori manifatturieri, i programmi riguardano solo le iniziative già decise e coprono un arco temporale in genere non superiore ai tre anni; pertanto sono da considerare indicazioni parziali le cifre relative ai settori meccanico e cantieristico (per complessivi 176 miliardi), a quello tessile (9 miliardi) e a quello delle attività varie (30 miliardi).

Se ai programmi già definiti si aggiungono quelli di cui è prevedibile la realizzazione ad integrazione di quelli esposti, si raggiungono livelli che dimostrano che le partecipazioni statali, malgrado la sfavorevole congiuntura, non hanno interrotto l'azione di razionalizzazione e, soprattutto nel Mezzogiorno, di espansione in questi campi.

Anche sulla base dei dati nuovi introdotti dalla recente ripresa congiunturale, il riesame dei programmi non mancherà di accertare che esistono anche nel mercato interno certi margini per nuove capacità di produzione, ove i prodotti siano contraddistinti da uno *standard* tecnico elevato e da prezzi competitivi. È soprattutto, però, nelle possibilità di espansione delle vendite all'estero, documentate in altra parte della Relazione — sempre a condizione che si raggiungano determinati livelli di economicità e di efficienza tecnica — che trova giustificazione e validità il riconfermato impegno delle partecipazioni statali in certe direttrici di investimento, accuratamente selezionate e qualificate, nel campo manifatturiero. In effetti, come è noto, è solo sulla base dell'affermazione in mercati più ampi che industrie moderne e razionali possono realizzare dimensioni adeguate al raggiungimento dei massimi livelli di redditività e di progresso tecnico (2).

(2) Naturalmente, problemi di tipo particolare si pongono nel settore cantieristico ed in quello tessile, per i quali, come è noto, sono allo studio opportuni provvedimenti. I programmi delle aziende a partecipazione statale sono perciò condizionati in parte anche dalle scelte che verranno prese in tale contesto, nonché, per certi aspetti, nell'ambito degli accordi fra i Paesi della Comunità economica europea.

TABELLA N. 10.

SERIE STORICA DEGLI INVESTIMENTI DELLE PARTECIPAZIONI STATALI NEL DECENNIO 1955-1964
(miliardi di lire)

SETTORI	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964
Siderurgia, metallurgia e attività connesse...	14,7	26,5	39,7	47,8	45,7	49,7	86,8	131,9	300,3	316,7
Cemento	0,9	0,5	1,6	5,5	3,6	2 -	3,1	4,5	7,5	13,6
Meccanica	12,1	13,6	16,2	10 -	12,3	19,7	34,3	50,9	46 -	36,2
Cantieri navali	39,1	32,8	47,5	45,9	7,4	10,9	8,5	8,5	8,6	10,4
Idrocarburi	2,5	5,5	37,3	35,7	43,6	50,7	66,9	107,2	141,2	76,8
Petrochimica e altre produzioni chimiche...	-	-	1,1	1,7	9,3	13,4	20,2	49,4	15,5	27,7
Tessile	48,1	43,6	49,9	61,4	1,5	1,4	0,8	2,6	2,5	3,1
Energia elettrica e nucleare	42 -	38,5	46,7	55 -	65 -	58,4	89,9	137,4	10,3	11,2
Telefoni	4,8	9,2	4,7	3,9	67,1	76,4	82,7	95,1	91 -	96,9
Radiotelevisione	7,2	23,1	15,8	11,3	5,6	8,5	11,1	10,6	11,3	11,3
Trasporti marittimi	1,1	2,6	10,4	11 -	9,6	25,3	28,1	41,1	38,6	12,7
Trasporti aerei	-	0,7	13,4	38,8	4,4	27,6	28,8	20,9	17,6	18,5
Autostrade (b)	-	-	-	-	43,9	39,3	47 -	54,6	53,5	90,1
Terme	0,3	0,2	3,4	7,7	0,1	-	1,2	1,7	2,7	3 -
Cinema	5,4	4,6	-	-	5,5	0,8	0,7	0,2	0,1	37,1
Attività varie	-	-	-	-	-	4,8	8,5	8,6	23,2	-
Totale nazionale (c)	178,2	201,4	287,7	343,3	324,6	388,9	518,6	725,2	769,9	765,3
Investimenti esteri	-	-	-	0,8	11,5	13,7	45,1	69,5	78,4	57,2
Totale generale (c)	178,2	201,4	287,7	344,1	336,1	402,6	563,7	794,7	848,3	822,5
Totale nazionale, escluso il settore elettrico	130,1	157,8	237,8	281,9	259,6	330,5	428,7	587,8	759,6	754,1
Totale generale escluso il settore elettrico	130,1	157,8	237,8	282,7	271,1	344,2	473,8	657,3	838 -	811,3

(a) Gli investimenti del settore elettrico per il 1963 e 1964 riguardano la Carbosarda.

(b) Al lordo dei contributi A.N.A.S.

(c) Le lievi differenze rispetto alla tabella della copertura del fabbisogno finanziario sono dovute al diverso numero delle società considerate. Le differenze rispetto alle cifre pubblicate nelle Relazioni programmatiche degli anni scorsi sono dovute principalmente, oltre che alla variazione nel numero delle società considerate, ad una riclassificazione di alcune voci e ad una più esatta imputazione temporale degli investimenti.

TABELLA N. 11.

SERIE STORICA DEGLI INVESTIMENTI DELLE PARTECIPAZIONI STATALI NEL DECENNIO 1955-1964

(composizione percentuale)

SETTORI	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964
Siderurgia, metallurgia e attività connesse..	8,25	13,16	13,80	13,92	14,08	12,78	16,74	18,19	39 —	41,38
Cemento	0,51	0,25	0,56	1,60	1,11	0,51	0,60	0,62	0,97	1,78
Mecchanica	6,79	6,75	5,63	2,91	3,79	5,07	6,61	7,02	5,98	4,73
Cantieri navali	21,94	16,29	16,51	2,21	2,28	2,80	1,64	1,17	1,12	1,36
Idrocarburi	1,40	2,73	12,97	13,37	13,43	13,04	12,90	14,78	18,34	10,04
Petrochimica e altre produzioni chimiche..	—	—	0,38	10,40	2,87	3,45	3,90	6,81	2,01	3,62
Tessile	26,99	21,65	17,34	0,50	0,46	0,36	0,15	0,36	0,32	0,40
Energia elettrica e nucleare	23,57	19,11	16,23	17,89	20,02	15,02	17,34	18,95	(a) 1,34	1,46
Telefoni	2,69	4,57	1,63	16,02	20,67	19,64	15,95	13,11	11,82	12,66
Radiotelevisione	4,04	11,47	3,62	1,14	1,73	2,19	2,14	1,46	1,47	1,48
Trasporti marittimi	0,62	1,29	3,62	3,29	2,96	6,50	5,42	5,67	5,01	1,66
Trasporti aerei	—	0,35	4,66	3,21	1,36	7,10	5,55	2,88	2,29	2,42
Autostrade (b)	—	—	—	11,30	13,52	10,11	9,06	7,53	6,95	11,77
Terme	0,17	0,10	—	—	—	—	0,23	0,23	0,35	0,39
Cinema	3,03	2,28	1,18	2,24	0,03	0,20	0,13	0,03	0,01	—
Attività varie	—	—	—	—	1,69	1,23	1,64	1,19	3,02	4,85
Totale	100 —	100 —	100 —	100 —	100 —	100 —	100 —	100 —	100 —	100 —
Investimenti esteri	—	—	—	0,23	3,42	3,40	8 —	8,75	9,24	6,95
Investimenti nazionali	100 —	100 —	100 —	99,77	96,58	96,60	92 —	91,25	90,76	93,05
Totale generale (c)	100 —	100 —	100 —	100 —	100 —	100 —	100 —	100 —	100 —	100 —

(a) Gli investimenti del settore elettrico per il 1963 e 1964 riguardano la Carbosarda.

(b) Al lordo dei contributi A.N.A.S.

(c) Le lievi differenze rispetto alla tabella della copertura del fabbisogno finanziario sono dovute al diverso numero delle società considerate. Le differenze rispetto alle cifre pubblicate nelle Relazioni programmatiche degli anni scorsi sono dovute principalmente, oltre che alla variazione nel numero delle società considerate, ad una riclassificazione di alcune voci e ad una più esatta imputazione temporale degli investimenti.

Nel settore chimico e petrolchimico, a differenza degli altri settori manifatturieri, si è peraltro sin d'ora nella condizione di estendere l'orizzonte dei programmi sino al 1971. Si è già ricordato quale dimensione cospicua abbia avuto nel passato l'intervento delle partecipazioni statali in questo campo: per il prossimo quinquennio, si prevede che gli investimenti potranno raggiungere dimensioni comportanti una spesa pari all'incirca a 125 miliardi di lire, praticamente doppia di quella prevista nel programma 1966-70. Si è così impostato sin d'ora un programma di investimenti destinato a mantenere l'industria petrolchimica a partecipazione statale ad elevati livelli di competitività e di efficienza (raggiunti nella fase attuale con la costruzione dei modernissimi e grandi stabilimenti di Ravenna, Gela e della Valle del Basento), anche in campo europeo e internazionale.

Nei rimanenti settori di attività, i programmi di investimento del quinquennio 1967-71 costituiscono praticamente il proseguimento di quelli avviati o condotti negli anni precedenti, con le varianti suggerite dall'evoluzione del mercato o dagli orientamenti della politica governativa.

Nel campo dei trasporti aerei, nel quale sono previsti circa 127 miliardi di investimenti, i tempi del programma, a differenza che nella maggioranza degli altri servizi, si riferiscono solo alle realizzazioni previste entro il 1969. Sono infatti ancora sul tappeto vari problemi relativi alla scelta dei nuovi tipi di aerei subsonici, sulla base della quale dovranno essere programmati gli investimenti relativi al 1970 e agli anni successivi.

Nel settore radiotelevisivo, sono previsti investimenti per oltre 45 miliardi. Un problema che, come è noto, è in discussione, sia dal punto di vista tecnico sia nel quadro delle scelte prioritarie della programmazione nazionale, è quello del possibile avvio di trasmissioni televisive a colori; per ora, il programma si limita a prevedere studi ed esperienze in funzione delle future scelte.

Nel settore termale, gli investimenti previsti (11 miliardi circa) si collegano all'intento, varie volte enunciato, di trasformare rapidamente le aziende termali controllate dallo Stato in uno strumento efficace della politica pubblica nel campo dei servizi sociali.

Nel settore dei trasporti marittimi sono per ora previsti investimenti nel quinquennio per circa 6 miliardi di lire. In questo settore, come si è accennato, si attende che nel corso dei prossimi mesi maturi una scelta precisa in merito alle alternative e soluzioni proposte all'esame governativo.

Tra i servizi, è infine da segnalare il notevole impulso deciso nelle attività varie, ed in particolare nel campo delle infrastrutture in aree di industrializzazione e di sviluppo turistico localizzate nel Mezzogiorno (3). Come si ricorderà, questa nuova direttiva di investimento era stata indicata alle aziende a partecipazione statale in uno dei precedenti documenti programmatici del Ministero, principalmente come strumento per realizzare una nuova fase di massicci investimenti nel Mezzogiorno, dopo il completamento delle grandi iniziative avviate nella siderurgia e nella petrolchimica. I programmi per ora definiti in dette attività comportano una spesa di circa 59 miliardi di lire, di cui 34 miliardi da parte del gruppo I.R.I., 15 miliardi del gruppo E.F.I.M. e 10 miliardi del gruppo E.N.I.

Il fatturato delle partecipazioni statali nel 1964 e nel 1965

5. — Il fatturato delle imprese a partecipazione statale è passato da 2.071,6 miliardi del 1963 a 2.254,5 nel 1964, per raggiungere 2.501,8 miliardi nel 1965, con un incremento dell'8,8 per cento nel 1964 e dell'11 per cento nel 1965. L'incidenza del fatturato estero sul totale fatturato delle imprese a partecipazione statale operanti in Italia è andata aumentando nei tre anni; essa è passata dal 14,9 per cento nel 1963 al 15,3 per cento nel 1964 e al 18,1 per cento nel 1965. Tale aumento è dovuto, come si è accennato, all'intensa azione operata all'estero dalle imprese per fronteggiare la caduta della domanda interna in seguito alla sfavorevole congiuntura.

(3) Questi programmi si aggiungono, naturalmente, all'intervento massiccio già da vari anni condotto dalle partecipazioni statali nel campo delle infrastrutture di base: autostrade, telefoni e, sino alla nazionalizzazione del settore, energia elettrica e nucleare.

Nel 1964, l'aumento del fatturato del settore industriale (4) (che rappresenta oltre il 70 per cento del totale) è stato del 5,3 per cento; nettamente superiore è quello del settore dei servizi, che è stato di ben il 18,8 per cento. Nel 1965 l'andamento del fatturato è stato simile per i due grandi settori, vale a dire si è registrato un incremento del 10,8 per cento per quanto riguarda l'industria, malgrado la riduzione dei prezzi di vendita di alcuni prodotti verificatasi nell'anno, e dell'11,4 per cento per i servizi.

Il settore siderurgico, con l'entrata in produzione del centro di Taranto e il potenziamento delle altre aziende, ha visto aumentare il fatturato, passato dai 514,9 miliardi del 1964 ai 610,7 miliardi del 1965, del 18,6 per cento. È da notare, peraltro, che una quota rilevante della capacità produttiva degli impianti non è stata pienamente utilizzata nella produzione.

Gli altri settori in cui si sono verificati i maggiori incrementi sono quelli della petrolchimica (31,9 per cento), che ha visto aumentare il fatturato dai 72 miliardi del 1964 ai 95 miliardi del 1965, e quello degli idrocarburi (16,1 per cento), con un fatturato di 364,7 miliardi nel primo anno e di 423,5 nel secondo (5), in un regime, per i prodotti petroliferi, di prezzi stabili sui livelli registrati l'anno precedente.

Nel settore meccanico, nel 1965 il fatturato, pari a 368 miliardi, è aumentato solo dell'1,8 per cento (contro il 7,1 per cento dell'anno precedente), aumento dovuto quasi esclusivamente al ramo automotoristico e in parte alle attività meccaniche varie, mentre in tutti gli altri rami (elettromeccanica, materiali mobili ferroviari, macchinari per l'industria ed elettronica) si sono verificate lievi flessioni. Anche i nuovi ordini sono stati inferiori a quelli dell'anno precedente. La siderurgia nel biennio 1964-65 ha altresì sviluppato considerevolmente il fatturato per esportazioni all'estero (+ 22 per cento nel primo anno e + 41 per cento nel 1965); lo stesso andamento è stato registrato nella petrolchimica con un incremento del fatturato estero rispettivamente, nei due anni, del 41,7 per cento e del 38,6 per cento. Le esportazioni nel settore degli idrocarburi, che avevano subito una notevole flessione nel 1964, hanno superato nel 1965 del 19 per cento i livelli 1963.

È da sottolineare che in questo settore il fatturato delle imprese operanti all'estero è stato di 136,9 miliardi nel 1965, contro 100,2 miliardi nell'anno precedente e 60,5 miliardi nel 1963.

Anche il settore meccanico ha segnato nel 1964 un aumento complessivo del fatturato per lo estero (9 per cento), al quale hanno concorso in misura diversa i vari rami; viceversa nel 1965, vi è stata complessivamente una lieve diminuzione (— 1,1 per cento), malgrado l'aumento del 12,6 per cento registrato nel ramo automotoristico, per lo sviluppo delle esportazioni Alfa Romeo e Ducati.

Nelle imprese cantieristiche mentre è diminuito il fatturato complessivo, dai 170,1 miliardi del 1963 ai 141,9 del 1965, si è registrato un incremento di qualche entità nel fatturato per l'estero (passato da 24,6 miliardi nel 1963 a 40,7 nel 1964 e a 42,6 miliardi nel 1965). Si è così, in parte, ovviato alla flessione della domanda interna, dovuta all'esaurirsi del programma di costruzioni navali delle aziende di navigazione Finmare.

Il pesante mercato dell'industria tessile ha provocato una flessione del fatturato, dai 52 miliardi del 1963 ai 47,2 del 1965 (5); anche in questo settore sono aumentate le esportazioni dai 7,2 miliardi nel 1963 ai 9,2 nel 1965.

Passando all'esame del settore servizi, si rileva una notevole espansione nelle autostrade, il cui fatturato dai 19,5 miliardi del 1963 è passato ai 26,5 nel 1964 (+ 35,9 per cento) e ai 36,1 miliardi nel 1965 (+ 36,2 per cento); su tale incremento, oltre all'aumento della rete, ha influito un traffico più intenso.

(4) Tale fatturato include quello delle aziende operanti all'estero e si riferisce ai seguenti settori: siderurgia e attività connesse, altre produzioni metallurgiche e attività connesse, cemento, meccanica, cantieri navali, idrocarburi e attività connesse, chimica, tessile ed attività varie manifatturiere.

(5) Incluso il fatturato delle aziende operanti all'estero.

Nel settore telefonico l'aumento tariffario ha contribuito ad uno sviluppo degli introiti: nel 1964, infatti, il fatturato è stato di 244,6 miliardi contro 203,7 nel 1963, con un aumento del 20,1 per cento; nel 1965 ha raggiunto i 276,9 miliardi, con un incremento del 13,2 per cento.

La radiotelevisione ha registrato un'espansione del fatturato del 16 per cento nel 1964 e dello 8,6 per cento nel 1965, raggiungendo in quest'anno i 95,9 miliardi; l'incremento maggiore si è avuto ovviamente nel campo dei servizi televisivi.

Nel biennio 1964-65 il fatturato dell'Alitalia e delle società controllate è salito da 100 a 137,7 miliardi con un incremento nel primo anno del 15,3 per cento e del 19,4 per cento nel 1965, dovuto sia al trasporto passeggeri sia a quello delle merci.

L'immissione in linea delle due ammiraglie Raffaello e Michelangelo ha contribuito a determinare un incremento degli introiti delle società di navigazione marittima nel 1965 dell'8,7 per cento contro il 2,4 per cento verificatosi l'anno precedente. Il fatturato per questo settore ha raggiunto i 96,2 miliardi.

Il fatturato del settore termale e quello del settore cinematografico hanno registrato sia nel 1964 che nel 1965 lievi incrementi.

FATTURATO DELLE PARTECIPAZIONI STATALI NEGLI ANNI 1963, 1964 e 1965
(miliardi di lire)

SETTORI	1963		1964		1965	
	Totale	Di cui estero	Totale	Di cui estero	Totale	Di cui estero
<i>a) Fatturato delle aziende operanti in Italia:</i>						
Siderurgia e attività connesse	505,2	77,1	514,9	93,6	610,7	131,4
— produzione mineraria	(4,3)	(0,2)	(7,3)	(0,8)	(8 -)	(0,3)
— produzione siderurgica e metallurgica	(500,9)	(76,9)	(507,6)	(92,8)	(602,7)	(131,1)
Altre produzioni metallurgiche e attività connesse	5,1	—	8,5	—	8,2	—
— produzione mineraria	(5,1)	(—)	(8,5)	(—)	(8,2)	(—)
— produzione metallurgica	(—)	(—)	(—)	(—)	(—)	(—)
Cemento	24,5	0,1	24,4	0,2	24,7	1 -
Meccanica	337,2	79,9	361,4	87,1	368 -	86,2
— automotoristica	(113,2)	(24,3)	(112,2)	(27,8)	(122,4)	(31,3)
— elettromeccanica	(54,3)	(6,8)	(61,5)	(7,3)	(58,5)	(4,3)
— materiali mobili ferroviari	(16,9)	(4,4)	(23,6)	(5,8)	(22 -)	(5,1)
— macchinari per l'industria	(55,5)	(21,5)	(45,6)	(20 -)	(45,3)	(20,3)
— elettronica	(21,1)	(12,1)	(29,2)	(15 -)	(27,6)	(13,1)
— varie	(76,2)	(10,8)	(89,3)	(11,2)	(92,2)	(12,1)
Cantieri navali	170,1	24,6	151,2	40,7	141,9	42,6
— costruzioni	(102,5)	(8,3)	(102,6)	(31,2)	(94,9)	(24,5)
— riparazioni	(15,3)	(6,5)	(14 -)	(6,2)	(16,2)	(8,8)
— altre lavorazioni	(52,3)	(9,8)	(34,6)	(3,3)	(30,8)	(9,3)
Idrocarburi e attività connesse (a)	285,6	80,7	272,6	53,3	296,6	96 -
Chimica	71,1	29,7	82,7	42,2	106,4	58,3
— petrolchimica	(61 -)	(29,2)	(72 -)	(41,4)	(95 -)	(57,4)
— altre produzioni chimiche	(10,1)	(0,5)	(10,7)	(0,8)	(11,4)	(0,9)
Telefoni	203,7	—	244,6	—	276,9	—
— di cui comunicazioni extraurbane	(87,8)	(—)	(101 -)	(—)	(104,9)	(—)
Radiotelevisione	76,1	—	88,3	—	95,9	—
— di cui sovrapprezzi TV	(32,6)	(—)	(39,5)	(—)	(45 -)	(—)
Trasporti marittimi	86,4	—	88,5	—	96,2	—
— passeggeri	(49,8)	(—)	(52,1)	(—)	(55,7)	(—)
— merci e altre	(36,6)	(—)	(36,4)	(—)	(40,5)	(—)
Trasporti aerei	100 -	—	115,3	—	137,7	—
— passeggeri	(83,6)	(—)	(94 -)	(—)	(109,9)	(—)
— merci e altre	(16,4)	(—)	(21,3)	(—)	(27,8)	(—)
Autostrade	19,5	—	26,5	—	36,1	—
Terme	11,5	—	11,7	—	11,9	—
Cinema	1,9	—	2 -	—	2 -	—
Industrie tessili	52 -	7,2	52,9	8 -	44,4	9,2
Attività varie	84,2	3 -	116,9	4,7	114,5	4,7
— manifatturiere	(39,1)	(3 -)	(47,5)	(4,7)	(51,2)	(4,7)
— servizi	(45,1)	(—)	(69,4)	(—)	(63,3)	(—)
Totale (b)	2.034,1	302,3	2.162,4	329,8	2.372,1	429,4
<i>b) Fatturato di aziende operanti all'estero (c)</i>	60,5		100,7		140,1	
Totale generale (d)	2.071,6		2.254,5		2.501,8	

(a) Il settore idrocarburi comprende le vendite di metano, di greggio e di prodotti petroliferi, il fatturato per le attività ausiliarie (progettazioni, montaggi) e per i trasporti mediante oleodotti e mezzi marittimi svolti per conto terzi.

(b) Il fatturato complessivo 1963 risulta inferiore a quello indicato nella Relazione programmatica del 1964 (pagina 29) perché per il gruppo E.N.I. si è assunto il fatturato al netto delle imposte indirette data la cospicua entità (il 30,4 per cento del fatturato lordo, vale a dire 256 miliardi per il 1965) di tale tipo di imposte.

(c) Si riferisce per la quasi totalità al settore degli idrocarburi.

(d) Al netto delle duplicazioni conseguenti a vendite di società operanti in Italia alle società operanti all'estero pari a 23 miliardi di lire per il 1963, 8,6 miliardi per il 1964 e 10,4 miliardi per il 1965.

ASPETTI FINANZIARI

L'andamento finanziario nel 1965

1. — Il fabbisogno finanziario delle aziende a partecipazione statale è ammontato nel 1965 a 816 miliardi di lire, di cui 759,8 per « impianti » e 56,2 per « altri fabbisogni ».

L'importo del fabbisogno per impianti corrisponde a quello, indicato nel paragrafo precedente, degli investimenti lordi complessivi delle partecipazioni statali; come si è altre volte chiarito, eventuali lievi divergenze tra le due rilevazioni (come è accaduto in alcuni degli anni precedenti) sono motivate essenzialmente dalla necessità di compiere alcuni arrotondamenti per esprimere tutte le voci in miliardi di lire (1).

È opportuno sottolineare che, pertanto, il fabbisogno per impianti non coincide né con l'importo effettivo degli esborsi finanziari per immobilizzazioni tecniche delle aziende né con gli incrementi patrimoniali delle immobilizzazioni risultanti dal confronto tra due successivi bilanci consolidati (confronto che il Ministero pubblica annualmente nello « Stato patrimoniale consolidato delle aziende a partecipazione statale »).

Gli « altri fabbisogni » sono risultati inferiori di circa 135 miliardi all'importo registrato nel 1964. Sono compresi in questa cifra i cosiddetti « investimenti finanziari e immateriali » (immobilizzazioni finanziarie, partecipazioni di minoranza non consolidate, finanziamenti e oneri poliennali da ammortizzare, esclusi quelli relativi agli scarti delle emissioni obbligazionarie), gli « investimenti in scorte » e una voce « altri investimenti » che include le variazioni nei saldi dei conti banche, clienti, fornitori, cassa, titoli a reddito fisso, ecc.

Gli « altri fabbisogni » si riferiscono essenzialmente, nel 1965, al gruppo E.N.I., per il quale, peraltro, si è in presenza di un notevole smobilizzo di scorte e di un importo relativamente modesto di investimenti immateriali e finanziari. Per quanto riguarda le scorte, è da segnalare che nel gruppo E.N.I. non sono rare rilevanti oscillazioni da anno ad anno, dovute in gran parte agli intervalli che intercorrono tra l'epoca di esecuzione dei lavori e quella di fatturazione per le attività di progettazione, fornitura materiali e montaggi di impianti. La diminuzione delle rimanenze ha però spesso come contropartita — come è accaduto nel 1965 — un aumento della voce « altri investimenti », per la parte relativa ai crediti ai clienti, poiché le commesse per conto terzi comportano in genere una regolamentazione finanziaria protratta nel tempo. Nel 1965, all'alto volume raggiunto dagli « altri investimenti » dell'E.N.I. hanno contribuito anche l'espandersi del fatturato in alcuni settori e la diminuzione della esposizione verso terzi (fornitori, ecc.).

Nel gruppo I.R.I., nella voce « altri fabbisogni » è stato registrato addirittura un afflusso di fondi. Ad un fabbisogno per scorte praticamente stazionario su livelli relativamente elevati hanno fatto riscontro, infatti, incassi di indennizzi ENEL (2) e di crediti arretrati del gruppo Finmare verso lo Stato assai cospicui, che hanno largamente superato il volume complessivo degli investimenti finanziari e dei cosiddetti « altri investimenti ». In altri termini, le annualità ENEL e gli incassi dei crediti Finmare (questi ultimi, naturalmente, di carattere eccezionale per la gestione finanziaria del gruppo,

(1) Cfr. anche nota alle tabelle nn. 13 e 14.

(2) Relativi agli impianti delle aziende ex-elettriche passati all'Ente nazionale per l'elettricità.

derivando dal saldo di una serie di pendenze accumulate negli anni precedenti) hanno compensato interamente il fabbisogno per scorte, capitale d'esercizio e investimenti finanziari, lasciando un margine per la stessa copertura del fabbisogno per investimenti in impianti.

2. — L'autofinanziamento ha contribuito nel 1965, complessivamente, con circa 253 miliardi alla copertura del fabbisogno finanziario delle partecipazioni statali, con un aumento del 6,2 per cento rispetto al 1964. In percentuale, l'incidenza sulla copertura del fabbisogno finanziario (31 per cento), pur essendo cresciuta rispetto al 1964 (23,5 per cento), al 1963 (25,7 per cento) e al 1962 (29,8 per cento), resta inferiore ai livelli raggiunti prima del 1961, che hanno toccato punte di oltre il 40 per cento. In cifra assoluta, l'autofinanziamento non si discosta molto dall'importo massimo raggiunto nel 1962 (271,2 miliardi), cioè prima del passaggio all'ENEL degli impianti elettrici delle aziende a partecipazione statale, nonché della fase di involuzione congiunturale.

Le cifre relative alle partecipazioni statali possono essere considerate soddisfacenti anche rispetto a quelle del settore privato, risultanti dai dati resi noti dalla Relazione della Banca d'Italia.

Dall'indagine campionaria effettuata dall'Istituto di emissione (che quest'anno ha riguardato 130 società, rappresentanti all'incirca il 40 per cento del settore manifatturiero) è risultato infatti, come è noto, che l'autofinanziamento è aumentato in cifra assoluta solo dell'1 per cento rispetto al 1964.

Quanto all'incidenza dell'autofinanziamento sugli immobilizzi, sono già state illustrate nelle precedenti Relazioni programmatiche le ragioni che fanno sì che nelle partecipazioni statali le percentuali complessive si mantengano su livelli inferiori a quelli del settore privato. Si tratta di fattori concernenti essenzialmente alcuni settori nei quali l'intervento pubblico ha particolari motivazioni (come la gestione dei servizi di pubblica utilità, l'intervento nelle aree depresse, la realizzazione di iniziative a redditività fortemente ritardata o diluita nel tempo, ecc.) e conduce a determinate politiche di bilancio. Nel 1965, peraltro, la fortissima diminuzione degli immobilizzi rilevata nelle aziende che sono incluse nell'indagine della Banca d'Italia (investimenti che, come si è già ricordato nel precedente paragrafo, si sono ridotti del 30-40 per cento rispetto ai livelli del triennio 1962-64) ha condotto in tali aziende a percentuali eccezionalmente elevate nell'autofinanziamento degli investimenti lordi: circa il 66 per cento, contro il 44 per cento nel 1964, il 41 per cento nel 1963 e il 43 per cento nel 1962. Nello stesso periodo, nel sistema delle partecipazioni statali, con investimenti in impianti mantenuti su cifre molto alte (la diminuzione nel 1965 rispetto ai massimi livelli del triennio 1962-64 non ha superato il 5-10 per cento) si è avuta, in corrispondenza, la seguente incidenza dell'autofinanziamento sugli investimenti: 33 per cento nel 1965, contro il 29 per cento nel 1964, il 27 per cento nel 1963 e il 34 per cento nel 1962.

In particolare, il gruppo I.R.I. — in cui si concentrano la maggior parte delle attività nelle quali, per le considerazioni innanzi ricordate, le possibilità di autofinanziamento sono più ridotte — pur segnando un miglioramento rispetto al 1964, ha registrato anche nel 1965 livelli complessivi di autofinanziamento degli investimenti lordi non molto elevati: peraltro, occorre considerare che se si escludono dal calcolo — per la natura delle convenzioni che ne regolano gli aspetti finanziari — gli investimenti autostradali, tali livelli salgono sensibilmente.

Quanto al gruppo E.N.I., sono risultati confermati anche nel 1965 gli alti livelli di autofinanziamento raggiunti negli anni precedenti, come pure in particolare, l'incidenza degli ammortamenti (che, secondo i criteri di rilevazione adottati nel presente documento, comprendono gli ammortamenti complessivi relativi al periodo in esame e non il semplice incremento (3) del fondo ammortamenti nello stato patrimoniale) sugli investimenti lordi.

Si può quindi affermare che nelle partecipazioni statali, almeno per quanto riguarda i settori nei quali ciò è consentito dalla funzione dell'impresa pubblica e dalla natura delle attività, i livelli

(3) Cfr. quanto si è detto precedentemente sulla definizione adottata per gli investimenti in impianti. Quanto alle varie componenti delle cifre indicate per l'autofinanziamento, va ricordato che esse sono costituite da una voce « ammortamenti » e da una voce « altri accantonamenti » (comprensiva di fondi di riserva, liquidazione personale, svalutazione crediti, ecc.).

di autofinanziamento non si discostano ed a volte eguagliano e superano le cifre corrispondenti delle grandi società private; sicché, da questo punto di vista, sembrerebbe giustificato un giudizio positivo sulla conduzione aziendale delle attività delle partecipazioni statali e, in particolare, delle più recenti iniziative.

3. — I mezzi forniti dallo Stato nel 1965, per effetto dei noti provvedimenti legislativi che hanno aumentato i fondi di dotazione dell'I.R.I., dell'E.N.I., e dell'E.F.I.M. e i capitali sociali dell'AMMI e della Cogne, sono ammontati a 94,6 miliardi di lire. L'importo è risultato particolarmente elevato anche perché nella maggioranza dei casi (escluso, cioè, quello dell'E.N.I.), lo Stato non aveva ancora versato le quote di pertinenza dell'esercizio finanziario 1963-64 e del semestre luglio-dicembre 1964 ed ha provveduto a farlo solo nel corso del 1965 (4).

Già nella precedente Relazione programmatica si era sottolineata l'importanza, nel quadro sia della politica di sostegno degli investimenti nazionali sia dell'esigenza di stabilire più rispondenti

(4) I suddetti aumenti, approvati con le leggi 19 settembre 1964, n. 789, (E.N.I.), 790 (I.R.I.), 791 (Cogne), 792 (AMMI) e 5 novembre 1964, n. 1176 (E.F.I.M.), risultano in dettaglio dal seguente prospetto:

(miliardi di lire)

	1963-64	luglio- dicembre 1964	1965	1966	1967	1968	1969
I.R.I.	12,5	12,5	20,5	20,5	20,5	20,5	18 -
E.N.I.	12,5	12,5	20,5	20,5	18 -	20,5	20,5
E.F.I.M.	5 -	2,5	5 -	5 -	5 -	2,5	—
AMMI	3 -	3 -	3 -	1 -	—	—	—
Cogne	3 -	3 -	1 -	—	—	—	—
Totale	36 -	33,5	50 -	47 -	43,5	43,5	38,5

I fondi di dotazione ed i capitali sociali risultano pertanto così modificati:

(miliardi di lire)

	Consistenza a fine 1964	Aumento	Consistenza dopo gli aumenti
I.R.I.	370,4	125 -	495,4
E.N.I.	36,9	125 -	161,9
E.F.I.M.	13,2	25 -	38,2
AMMI	2,3	10 -	12,3
Cogne	13 -	7 -	20 -

Per quanto riguarda l'E.F.I.M., la legge stabilisce inoltre la destinazione al fondo di dotazione, per un decennio a partire dal 1964, degli utili di esercizio (detratta la quota destinata a riserva).

equilibri tra capitali propri e capitali di prestito, dei provvedimenti adottati in relazione al finanziamento delle attività delle partecipazioni statali. È da sottolineare che nel 1965 i versamenti dello Stato, oltre ai contributi dell'A.N.A.S. per le costruzioni autostradali e quelli ottenuti nel quadro delle provvidenze della Cassa per il mezzogiorno (15 miliardi, che portano il totale degli apporti dello Stato a 109,6 miliardi, pari al 13,5 per cento del fabbisogno complessivo) hanno compreso anche, come si è detto, una cifra ingente di pagamenti alla Finmare, per i cospicui crediti arretrati accumulatisi alle normali sovvenzioni relative all'esercizio, pagamenti portati in detrazione del fabbisogno per capitale d'esercizio.

4. — Il fabbisogno finanziario delle aziende non è composto dalla sola spesa per investimenti in impianti, come si è illustrato nelle pagine precedenti. Se, pertanto, per il 1966, si tiene conto del fabbisogno finanziario complessivo e si detraggono, oltre alle risorse interne già ricordate (autofinanziamenti e apporti pubblici), quelle relative agli « smobilizzi e realizzi », cioè alle cessioni di aziende o quote di partecipazione (12,6 miliardi, riferibili quasi interamente ad alcune operazioni E.N.I., tra le quali la cessione dell'AGIP Londra), resta un fabbisogno coperto mediante ricorso al mercato di 440,5 miliardi di lire. In percentuale, rispetto al volume complessivo del fabbisogno (54 per cento), questa cifra è una delle più basse che si siano registrate nell'intero decennio 1956-1965 (durante il quale si è passati da un minimo del 50,4 per cento ad un massimo del 72,7 per cento).

Ciò dimostra che è nettamente diminuito, rispetto al passato, il cosiddetto « peso » del sistema delle partecipazioni statali sul mercato monetario e finanziario nazionale.

Non va trascurato, a questo riguardo, che i dati esposti includono le operazioni in divisa e i mezzi di provenienza estera, che si possono valutare in circa 95 miliardi di lire (cifra notevolmente superiore a quella del fabbisogno per le attività all'estero delle partecipazioni statali). Se il totale viene depurato di questo importo, il ricorso al mercato monetario e finanziario nazionale si riduce a 345 miliardi di lire, cifra ragguardevole se rapportata a quella relativa alle grandi società private nell'anno trascorso (a causa, soprattutto, della drastica diminuzione degli investimenti in impianti effettuata da tali società), ma di proporzioni normali se confrontata con il volume complessivo dei finanziamenti pervenuti al settore industriale.

Data la persistente atonia del mercato azionario, modesta è risultata anche nel 1965 la quota delle sottoscrizioni di terzi (9,7 miliardi); essa va peraltro raffrontata con il ben più basso livello del 1964 (2,8 miliardi). Numerosi sono stati, nel corso del 1965, gli aumenti di capitale deliberati da aziende a partecipazione statale, ma nella maggioranza dei casi si è trattato di imprese nelle quali la partecipazione dei terzi è nulla o estremamente esigua.

Circa il 60 per cento del ricorso al mercato, detratta la quota relativa alle partecipazioni azionarie di terzi, è stato costituito dall'emissione di obbligazioni e il 27 per cento da mutui a medio e lungo termine, al netto dei rimborsi. Il restante 13 per cento è stato rappresentato dai debiti a breve.

Il livello delle obbligazioni emesse dalle partecipazioni statali, al netto dei rimborsi, ha toccato nel 1965 la sua punta più alta (259,8 miliardi).

Il ricavo netto delle emissioni obbligazionarie, tenuto conto dei rimborsi, ha rappresentato praticamente per il gruppo E.N.I. una cifra equivalente a quella del ricorso netto complessivo al mercato; infatti l'importo dei mutui al netto dei rimborsi e quello della variazione dell'indebitamento a breve si sono reciprocamente compensati.

Quanto all'I.R.I., il gettito delle obbligazioni (comprendendovi le obbligazioni emesse, con la garanzia dell'Istituto, dalla società « Autostrade ») ha rappresentato l'intero ricorso al mercato dello Istituto (5), diversamente da quanto era avvenuto negli anni scorsi, nei quali l'Ente di gestione si era dovuto accollare l'onere di un proprio indebitamento a breve, sussidiario rispetto all'indebitamento diretto delle società finanziarie e delle aziende operative del gruppo; è da segnalare in particolare che mentre negli anni precedenti, l'Istituto aveva provveduto a fornire gran parte dei capi-

(5) Escluso, cioè, l'indebitamento diretto delle aziende del gruppo.

FABBISOGNO FINANZIARIO E RELATIVA COPERTURA NEL PERIODO 1956-65 (a)
(miliardi di lire)

	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Fabbisogno:										
Investimenti in impianti	200,3	287,6	344 -	335,9	402,5	563,6	794,7	848,4	822,6	759,8
Altri fabbisogni	65 -	116,7	34,9	97,8	105,9	122,8	116,2	43,1	191,2	56,2
Totale fabbisogno	265,3	404,3	378,9	433,7	508,4	686,4	910,9	891,5	1.013,8	816 -
Copertura:										
Autofinanziamento	100,7	132,2	119,1	145,3	191,4	220 -	271,2	229,1	238,6	253,3
Stato (fondi di dotazione e altri apporti)	2,5	4,1	16,5	33,9	55,3	92,8	69,2	69,4	38,3	109,6
Smobilizzi e realizzazioni	2,9	5,4	10,3	17,2	5,5	12,6	0,2	1,7	0,5	12,6
Apporti di terzi azionisti (compresi i sovrapprezzi)	20 -	40,7	15,5	42,1	61,6	28,6	56,4	19,3	2,8	9,7
Indebitamento obbligazionario netto ...	43,4	66,1	137,7	94,5	70,1	112,7	63,4	236,8	194,7	259,8
— Emissioni (netto ricavo)	53,1	77,4	172,5	126,2	89,5	140,5	107,2	272,9	238,9	311,2
— Rimborsi (escluse le obbligazioni convertite in azioni)	9,7	11,3	34,8	31,7	19,4	27,8	43,8	36,1	44,2	51,4
Indebitamento a medio e lungo termine	31,6	45,3	104,1	94 -	137,9	141,2	235,9	156,2	288,8	116,3
Indebitamento a breve verso banche ...	64,2	110,5	— 24,3	6,7	— 13,4	78,5	214,6	179 -	250,1	54,7
Totale copertura	265,3	404,3	378,9	433,7	508,4	686,4	910,9	891,5	1.013,8	816 -

(a) A partire dal 1957 compreso, è incluso il gruppo che attualmente fa capo all'E.F.I.M.; dall'anno 1961 è stato incluso anche il gruppo Terme. Le differenze rispetto alle cifre pubblicate nelle Relazioni programmatiche degli anni scorsi sono dovute principalmente ad una riclassificazione di alcune voci e ad una più esatta imputazione temporale.

TABELLA N. 14.

FABBISOGNO FINANZIARIO E RELATIVA COPERTURA NEL PERIODO 1956-65 (a)
(composizione percentuale)

	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Fabbisogno:										
Investimenti in impianti	75,5	71,1	90,8	77,4	79,2	82,1	87,2	94,6	81,1	93,1
Altri fabbisogni	24,5	28,9	9,2	22,6	20,8	17,9	12,8	5,4	18,9	6,9
Totale fabbisogno	100 -	100 -	100 -	100 -	100 -	100 -	100 -	100 -	100 -	100 -
Copertura:										
Autofinanziamento	38 -	32,7	31,4	33,5	37,6	32,1	29,8	25,7	23,5	31 -
Stato (fondi di dotazione e altri apporti)	0,9	1 -	4,4	7,8	10,9	13,5	7,6	7,8	3,8	13,4
Smobilizzi e realizzazioni	1,1	1,3	2,7	4 -	1,1	1,8	—	0,2	..	1,6
Apporti di terzi azionisti	7,5	10,1	4,1	9,7	12,1	4,2	6,2	2,2	0,3	1,2
Indebitamento obbligazionario netto ...	16,4	16,4	36,3	21,8	13,8	16,4	7 -	26,5	19,2	31,8
Totale mercato mobiliare ...	23,9	26,5	40,4	31,5	25,9	20,6	13,2	28,7	19,5	33 -
Indebitamento netto a medio e lungo termine	11,9	11,2	27,5	21,7	27,1	20,6	25,9	17,5	28,5	14,3
Totale mercato mobiliare e mercato a medio e lungo termine	35,8	37,7	67,9	53,2	53 -	41,2	39,1	46,2	48 -	47,3
Indebitamento netto a breve termine verso banche	24,2	27,3	-6,4	1,5	-2,6	11,4	23,5	20,1	24,7	6,7
Totale ricorso netto al mercato	60 -	65 -	61,5	54,7	50,4	52,6	62,6	66,3	72,7	54 -
Totale copertura	100 -	100 -	100 -	100 -	100 -	100 -	100 -	100 -	100 -	100 -

(a) A partire dal 1957 compreso, è incluso il gruppo che attualmente fa capo all'E.F.I.M.; dall'anno 1961 è stato incluso anche il gruppo Terme. Le differenze rispetto alle cifre pubblicate nelle Relazioni programmatiche degli anni scorsi sono dovute principalmente ad una riclassificazione di alcune voci e ad una più esatta imputazione temporale.

tali necessari al settore autostradale, nel 1965 il gettito delle obbligazioni « Autostrade » ha coperto interamente il fabbisogno di tale settore.

All'indebitamento a medio e lungo termine (116,3 miliardi per il complesso delle partecipazioni statali) hanno fatto ricorso soprattutto le aziende del gruppo I.R.I.: gli aumenti hanno interessato segnatamente i settori siderurgico, cantieristico e telefonico, mentre alle aziende Finmare si deve la quota prevalente dei rimborsi. L'aumento dei mutui a medio e lungo termine nel gruppo E.N.I. ha sostanzialmente bilanciato, come abbiamo ricordato, la diminuzione dell'indebitamento a breve. Nell'E.F.I.M., invece, che non ha emesso obbligazioni e non ha praticamente aumentato il suo indebitamento a breve, i mutui hanno rappresentato il 75 per cento del complessivo ricorso al mercato, completato da un 25 per cento costituito da nuove partecipazioni azionarie di terzi. È da segnalare che, nel complesso del sistema, circa 57 miliardi di mutui, pari a circa la metà del totale netto, sono stati ottenuti all'estero.

L'indebitamento a breve, come si è accennato — dato che per l'E.N.I. si è avuta una restituzione netta e per le rimanenti aziende cifre insignificanti di indebitamento — è quindi dipeso esclusivamente da operazioni di aziende I.R.I. e in particolare, a causa delle loro particolari esigenze in relazione ai rilevanti programmi di espansione, da aziende del settore siderurgico (indebitamento parzialmente compensato, nell'ambito del gruppo I.R.I., dalle restituzioni operate dalle aziende ex-elettriche e telefoniche). Anche per l'indebitamento a breve, una quota notevole delle operazioni (34 miliardi su un totale di 54,7 miliardi) è stata compiuta all'estero.

L'anormale situazione che si era creata nella fase critica di involuzione congiunturale è stata quindi sostanzialmente superata dalle aziende a partecipazione statale, che hanno potuto riassorbire parte del vecchio indebitamento a breve e, comunque, far ricorso a debiti consolidati per la quasi totalità delle nuove esigenze finanziarie. A tale risultato non è estraneo il grado di efficienza raggiunto da buona parte delle aziende in virtù dell'opera di razionalizzazione, di rinnovo degli impianti e di espansione verso dimensioni ottimali condotta negli anni precedenti.

Prime indicazioni sulla copertura del fabbisogno finanziario nel 1966 e nel 1967

5. — La progressiva entrata in fase di redditività di alcune delle nuove iniziative dovrebbe determinare con molta probabilità un ulteriore aumento, in cifra assoluta, delle risorse provenienti da autofinanziamento nel 1966 e nel 1967. Secondo stime provvisorie elaborate dal Ministero sulla base delle indicazioni aziendali, è possibile prevedere che nel 1966 si raggiunga un livello di 280 miliardi e che nel 1967 si tocchino cifre dell'ordine di 300 miliardi. Rispetto agli investimenti in impianti già definiti, queste cifre rappresentano rispettivamente il 36 per cento e il 39 per cento, ma la incidenza è destinata a risultare minore, specialmente nel 1967, ove nuovi investimenti si aggiungano a quelli per ora contemplati, oppure ove particolari situazioni di mercato conducano ad una revisione delle previsioni sull'autofinanziamento che al momento attuale sembrano ragionevoli.

Agli apporti dello Stato già deliberati secondo le leggi ricordate, approvate a fine 1964, occorre aggiungere quelli derivanti dal nuovo aumento del fondo di dotazione dell'E.N.I., intervenuto a seguito della legge 5 aprile 1966, n. 177 (6). Il volume degli apporti dello Stato ai fondi di dotazione e ai capitali sociali, già deliberati per il 1966, sale così a 96,5 miliardi, ai quali vanno aggiunti altri apporti minori per 14,5 miliardi (contributi A.N.A.S., contributi Cassa, ecc.), per un totale di 111 miliardi (pari al 14,4 per cento degli investimenti già definiti). Per il 1967 la cifra è leggermente superiore:

(6) Il fondo di dotazione dell'E.N.I., in base a detta legge, è stato aumentato da 161,9 a 371,9 miliardi, con conferimenti annuali di 50 miliardi scaglionati negli esercizi 1966, 1967 e 1968. Inoltre, con la legge 4 novembre 1965, n. 1213, è stato disposto che siano iscritti nel bilancio dello Stato in favore dell'Ente cinema i seguenti contributi: 900 milioni per l'esercizio 1965, 950 milioni per il 1966 e un miliardo per ciascuno dei tre esercizi successivi. I piani di utilizzazione di tale somma saranno predisposti dall'Ente e approvati dalle competenti autorità ministeriali.

113,1 miliardi complessivi di apporti dello Stato (pari al 14,7 per cento degli investimenti già definiti), di cui 93 miliardi per aumenti già deliberati dei fondi di dotazione e dei capitali sociali e 20,1 miliardi di altri contributi.

Come è già stato ricordato in precedenti occasioni, i provvedimenti adottati a fine 1964 e nello aprile 1966 sono stati determinati dalla indilazionabile necessità di ristabilire più adeguati equilibri tra mezzi propri e capitali di prestito nel sistema finanziario delle partecipazioni statali e, inoltre, di garantire un sostegno diretto del capitale dello Stato per i programmi di investimento delle partecipazioni statali relativi ai prossimi anni.

A fine 1964, come risulta dallo « Stato patrimoniale consolidato delle aziende a partecipazione statale » presentato dal Ministero, la situazione del rapporto tra mezzi propri e indebitamento risultava meno soddisfacente rispetto agli anni precedenti. Dal 1959 — anno in cui hanno avuto inizio le rilevazioni del Ministero — al 1964 si è passati da un'incidenza dei mezzi propri (investimento netto dello Stato e capitale netto di terzi azionisti) del 24,9 per cento rispetto al totale delle passività (mezzi propri, debiti finanziari a breve scadenza, debiti di esercizio, fondi liquidazione e previdenza personale, debiti finanziari a medio e lungo termine) ad una incidenza del 20 per cento. Gli aumenti dei fondi di dotazione e dei capitali sociali (giacché modesti sono rimasti i nuovi apporti di capitale netto di terzi azionisti) hanno probabilmente lievemente accresciuto tale rapporto nel 1965 e posto le basi di ulteriori miglioramenti negli anni successivi. Tuttavia, si può certamente affermare che il rapporto resterà di gran lunga inferiore a quello prevalente nei maggiori complessi produttivi privati operanti in settori analoghi, che assume valori assai raramente inferiori al 35-40 per cento e a volte addirittura superiori al 50 per cento. Pertanto si pone probabilmente l'esigenza di riesaminare questo problema sia nei suoi termini globali sia avendo riguardo alle necessità particolari degli specifici settori operativi, per ricercare soluzioni che diano garanzia di un più soddisfacente equilibrio nel livello e nell'incidenza delle varie fonti di finanziamento delle attività delle partecipazioni statali.

In questo quadro, non va trascurato anche il delicato problema dell'equilibrio tra partecipazioni di terzi e apporti dello Stato nel capitale di rischio delle iniziative, equilibrio che si è andato costantemente modificando negli ultimi anni: da un rapporto di 1,9/1 nel 1959 si è scesi infatti all'1,5/1 nel 1964, come conseguenza non di un'aumentata incidenza dell'investimento netto dello Stato rispetto alle attività nette (incidenza diminuita, invece, dall'8,6 per cento del 1959 al 7,9 per cento del 1964), ma di una minore incidenza della quota rappresentata dagli apporti di terzi azionisti (dal 16,3 per cento del 1959 al 12,1 per cento del 1964) sul complesso, fortemente aumentato, delle attività.

Ciò non significa che non si debba sempre tener presente l'esigenza di un'adeguata partecipazione finanziaria dello Stato, indispensabile per assicurare, secondo le condizioni dei vari settori di intervento, la manovrabilità delle attività del sistema nonché per sopperire alla carenza o insufficienza di apporti azionari privati.

Indubbiamente occorrerà anche, però, non sottovalutare, in tutti i settori nei quali ne esistono le condizioni, l'opportunità di un ritorno a quei più consistenti livelli di partecipazione di capitale di rischio di origine privata che costituiscono uno degli aspetti più positivi e caratterizzanti dell'esperienza italiana nel campo delle imprese pubbliche. Fondamentale, come si è fatto osservare nella prima parte della Relazione, può essere a questo riguardo la funzione, oltre che di provvedimenti generali di sostegno del mercato azionario, di specifiche misure che consentano di individuare ed eventualmente di compensare — con agevolazioni, rimborsi o altre procedure — i maggiori oneri derivanti dal perseguimento da parte delle aziende pubbliche di particolari politiche aziendali, nel quadro delle indicazioni della politica economica nazionale (tali misure potrebbero risultare estremamente utili, ad esempio, nel settore della ricerca di idrocarburi, rispetto al quale norme di questo tipo sono state adottate, pur se in un diverso contesto, da altri paesi europei). Tra l'altro, risulterebbe così facilitato un giudizio obiettivo sull'effettivo livello di efficienza, al di là di ogni falsamente inteso schermo di « economicità globale », delle singole gestioni delle partecipazioni statali.

Se agli apporti dello Stato elencati si aggiungono i contributi alla Finmare, si raggiunge anche nel 1966 e nel 1967 una cifra assai cospicua di finanziamenti provenienti dal settore pubblico. Peraltro,

come si è già spiegato, alcuni di questi apporti pubblici vanno a parziale compensazione del fabbisogno per capitale d'esercizio, scorte, investimenti finanziari, ecc.

Si ha, pertanto, il seguente quadro di previsioni sul fabbisogno finanziario nei prossimi anni (sempre in base agli investimenti già definiti):

— per il 1966, le previsioni comportano un fabbisogno finanziario di 850-860 miliardi, di cui circa 770 miliardi per impianti e 80-90 miliardi per altri fabbisogni; per la copertura, detratti l'autofinanziamento e gli apporti dello Stato, resterebbe un ricorso al mercato di circa 460-470 miliardi;

— per il 1967, risulta un fabbisogno finanziario di 790-800 miliardi, di cui 770 per impianti e 20-30 miliardi per altri fabbisogni; detratti l'autofinanziamento e gli apporti dello Stato, resterebbe un ricorso al mercato di circa 380-390 miliardi.

Naturalmente, gli investimenti in impianti, specie quelli relativi al 1967, sono suscettibili di aumento; così pure, sono facilmente soggette a variazione, in dipendenza dell'evoluzione del mercato, le previsioni relative agli altri fabbisogni e all'autofinanziamento. Di conseguenza verrebbe a variare anche la cifra del ricorso al mercato, che quindi va considerata una indicazione di larghissima approssimazione dell'ordine di grandezza del fabbisogno, strettamente condizionata alle varie ipotesi in base alle quali è stato stimato.

L'INTERVENTO DELLE PARTECIPAZIONI STATALI NEL MEZZOGIORNO

Considerazioni generali

1. — La politica di riequilibrio territoriale del Paese, in particolare sotto il profilo degli obiettivi di sviluppo del Mezzogiorno, costituisce da tempo un tema preminente dell'azione delle imprese a partecipazione statale. Le realizzazioni di cui queste ultime si sono date carico confermano che il sistema delle partecipazioni statali è uno degli strumenti fondamentali di cui i pubblici poteri possono disporre per orientare e dirigere l'insediamento delle attività produttive. Giova all'adempimento di tale compito il fatto che le aziende a partecipazione statale coprono un esteso ambito settoriale, dalle industrie di base e dai servizi alle classi minori dell'industria di trasformazione: ciò consente infatti di articolare ampiamente gli interventi in modo da affrontare le particolari strozzature che si manifestano nel processo di risollevarlo economico e sociale delle aree sottosviluppate.

L'impiego delle partecipazioni statali si caratterizza, come è noto, come un mezzo più diretto di azione, rispetto alla politica di incentivi, nell'indirizzare verso l'area sottosviluppata risorse finanziarie e capacità tecniche ed imprenditive; ciò riveste una particolare importanza soprattutto nel caso in cui si renda necessario installare impianti di base ed altre unità produttive che, per dimensioni o per complessità organizzativo-finanziarie, vadano al di là della sfera di intervento di singoli operatori privati.

Peraltro, l'utilizzazione dello strumento delle partecipazioni statali nel quadro della politica di riequilibrio territoriale non può prescindere dalle altre istanze cui il sistema deve far fronte e dalle condizioni generali dell'economia.

Sotto il primo aspetto, deve essere ricordato, ancora una volta, che nel momento in cui venne fissato, con la legge n. 634 del luglio 1957, l'impegno delle partecipazioni statali di localizzare nel Mezzogiorno il 40 per cento degli investimenti complessivi, la maggior parte dell'apparato produttivo facente capo al sistema era dislocata nelle regioni centro-settentrionali; ciò legava, ovviamente a tali regioni un'elevata quota dei processi di investimento connessi ai rinnovi, agli ampliamenti e alle integrazioni degli impianti.

A circa un decennio di distanza, gli investimenti effettuati nel corso del periodo hanno ottenuto il risultato di localizzare nel Mezzogiorno un'importante aliquota della capacità produttiva e delle strutture del sistema delle partecipazioni statali; tuttavia la parte di esso concentrata nel Centro-Nord rimane rilevante e presenta particolari esigenze di ulteriori investimenti sia per far fronte alle pressanti scadenze imposte dal progresso tecnico e dalla più intensa concorrenza internazionale sia per porre rimedio alla situazione di settori che attraversano una fase di crisi strutturale o di ridimensionamento economico-organizzativo.

Inoltre, le partecipazioni statali, in quanto sono chiamate a fornire in tutto il Paese determinati servizi di base — come i servizi telefonici ed alcune importanti infrastrutture di trasporto e di comunicazione — non possono fare a meno di soddisfare, pur nell'ambito del rispetto delle priorità fissate dalla politica economica, anche le esigenze delle regioni le quali, proprio a causa del maggior livello di crescita economica, presentano un elevato fabbisogno di servizi e di infrastrutture.

Quanto al limite, precedentemente menzionato, delle condizioni generali di mercato, si deve sottolineare come sia ormai unanimemente riconosciuta la necessità che le nuove iniziative, anche se destinate a fronteggiare urgenti problemi sociali, siano dotate dei requisiti di efficienza economica, organizzativa e tecnica sufficienti per l'inserimento in un'economia internazionale sempre più competitiva e siano altresì giustificate dalle prospettive di mercato dei settori in cui si intende intervenire.

Nel quadro, sopra delineato, di possibilità e limiti dell'impiego dello strumento delle partecipazioni statali per fini della politica di sviluppo del Mezzogiorno, il sistema si è adeguato rapidamente all'esigenza di localizzare nelle regioni meridionali una elevata quota di investimenti, come è dimostrato dal fatto che, mentre nel 1957 solo il 19,5 per cento degli investimenti delle partecipazioni statali era concentrato nel Mezzogiorno, già nel 1960 era stata raggiunta una percentuale di incidenza del 37,9 per cento. Negli anni successivi al 1961 la percentuale di investimenti nazionali destinati dalle partecipazioni statali al Mezzogiorno ha superato la prescritta percentuale del 40 per cento, mantenendosi in media intorno al 44,2 per cento. In tal modo si è stati in grado di assolvere, nell'insieme del periodo 1959-1965, l'impegno di localizzare nel Mezzogiorno il 40 per cento degli investimenti lordi effettuati all'interno del Paese dalle partecipazioni statali; quanto al vincolo relativo alla percentuale di nuovi investimenti da concentrare nelle regioni meridionali, esso è stato largamente soddisfatto dal momento che la quasi totalità delle nuove iniziative è stata realizzata nel Mezzogiorno.

2. — L'intervento delle partecipazioni statali nell'economia meridionale, nel 1965, si è svolta in un quadro generale di rallentamento del processo di investimenti effettuati nel Mezzogiorno: gli investimenti lordi nell'industria, che già nel 1964 avevano registrato una caduta rispetto al 1963, riducendosi — in lire correnti — da 655 miliardi a 640 miliardi, sono ulteriormente diminuiti nel 1965, passando a 472 miliardi. (1) Meno sfavorevole è invece risultato l'andamento degli investimenti nel settore dei trasporti e comunicazioni e degli altri servizi, in cui si è registrata una sostanziale stabilità del volume di investimenti (317 miliardi nel 1965 contro 338 miliardi nel 1964 e 315 miliardi nel 1963, sempre in lire correnti).

Si è arrestata così quella tendenza ad una continua crescita degli investimenti nell'economia meridionale che aveva portato, in virtù anche della rapida espansione degli interventi delle partecipazioni statali, a triplicare in appena un quinquennio gli investimenti nell'industria meridionale e a più che raddoppiare quelli nei trasporti e negli altri servizi.

La contrazione degli investimenti nell'industria meridionale rappresenta indubbiamente un fenomeno che ha rispecchiato la generali vicende dell'economia del Paese (è da ricordare che la caduta degli investimenti nell'industria nazionale fra il 1963 e il 1965 ha assunto un'intensità pressoché uguale a quella della riduzione registrata negli investimenti industriali nel Mezzogiorno); essa trova peraltro una particolare ragione nella fase di assestamento che è subentrata nel sistema industriale meridionale, una volta realizzata una prima importante serie di impianti di base e di unità industriali. Il passaggio dalle industrie di base ad iniziative, nel campo dell'industria di trasformazione, che completino il tessuto industriale meridionale e valgano ad avviare un adeguato inserimento dell'industria del Mezzogiorno nel sistema economico nazionale ed internazionale non può non essere graduale in relazione ai tempi necessari per il superamento delle difficoltà economico-ambientali che ancora si presentano, nella situazione del Mezzogiorno, ad un'industria moderna che si proponga di operare ad elevati livelli di efficienza.

Nel 1965 anche gli investimenti industriali delle partecipazioni statali nel Mezzogiorno hanno registrato una riduzione. Tuttavia il decremento è stato di entità minore di quello che si è avuto in tutta l'industria meridionale: in effetti, escludendo per omogeneità di confronto il settore elettrico, si può rilevare che mentre gli investimenti lordi totali nell'industria meridionale si sono ridotti, fra il 1964 e il 1965, del 26 per cento, la diminuzione degli investimenti industriali delle partecipazioni statali nel Mezzogiorno risulta dell'ordine del 17 per cento (da 274,2 miliardi nel 1964 si è scesi a 227,5 miliardi nel 1965). Peraltro, quasi l'intera differenza è rappresentata dalla riduzione degli investimenti nella siderurgia e nella petrolchimica (43,7 miliardi su 46,7 miliardi); il che dimostra che gli interventi nel complesso delle altre attività sono rimasti pressoché stabili.

(1) Le differenze con i dati pubblicati alla tabella n. 8 della VIII Relazione programmatica sono dovute alla revisione delle serie dei dati di contabilità nazionale e circoscrizionale effettuate recentemente dell'ISTAT.

Nel loro insieme, gli investimenti industriali effettuati dalle partecipazioni statali hanno rappresentato, nel 1965, circa la metà del totale degli investimenti industriali del Mezzogiorno, percentuale che dà una misura del contributo che — anche in un anno di particolari difficoltà — è stato fornito dal sistema allo sviluppo industriale delle regioni meridionali.

Un sensibile aumento si è avuto, invece, negli investimenti nei servizi, che sono passati da 44,4 miliardi nel 1964 a 58,4 miliardi nel 1965, come effetto dell'intensificazione degli interventi nel settore telefonico, che rappresenta un settore di particolare importanza ai fini della predisposizione delle condizioni di base di un rapido sviluppo dell'economia del Mezzogiorno.

Complessivamente gli investimenti delle partecipazioni statali nel Mezzogiorno hanno raggiunto un ammontare (285,9 miliardi) che differisce di poco dalle previsioni contenute nella precedente Relazione programmatica (2). La percentuale di incidenza degli investimenti a partecipazione statale relativi al Mezzogiorno sul totale degli investimenti territorialmente localizzabili effettuati nel Paese è risultata, nel 1965, del 44,1 per cento, contro il 41,6 per cento previsto nell'ultima Relazione programmatica; all'interno dei vari settori, incidenze sensibilmente superiori si sono registrate per la produzione siderurgica (60,6 per cento), per il cemento (61,2 per cento), per la petrolchimica (72,6 per cento) e per le industrie manifatturiere varie (87,7 per cento).

3. — Particolare menzione merita il fatto che, nel 1965, il personale occupato presso le aziende a partecipazione statale nel Mezzogiorno è ulteriormente aumentato, passando da 60,8 mila unità a 62,5 mila unità. Questo andamento contrasta nettamente con la contrazione che nel 1965 si è registrata, secondo i dati delle indagini ISTAT sulle forze di lavoro, nell'occupazione dell'industria e delle attività terziarie del Mezzogiorno.

Deve essere notato che mentre i dati dell'occupazione nel 1964 comprendono il personale occupato presso la Carbosarda, quelli del 1965 non tengono più conto di tale personale a causa del trasferimento di detta azienda all'ENEL. Se il confronto venisse effettuato su dati omogenei, escludendo cioè per il 1964 il personale della Carbosarda, l'aumento dell'occupazione nel 1965 risulterebbe, come viene indicato nel capitolo riguardante l'occupazione, di quasi due mila unità; ciò corrisponderebbe ad un incremento di circa il 3 per cento.

Nel rinviare al capitolo sull'occupazione per una analisi più dettagliata, soprattutto per settori, delle variazioni dell'impiego di manodopera, si ritiene opportuno sottolineare il contributo dato, fra il 1957 e il 1965, dalle partecipazioni statali all'aumento dell'occupazione nel Mezzogiorno, cioè ad uno dei principali obiettivi della politica meridionalistica.

Nel 1957 l'occupazione nelle aziende a partecipazione statale ubicate nel Mezzogiorno (escludendo, oltre ai settori a occupazione non localizzabile, quello elettrico, le autostrade, le banche e le società finanziarie) risultava di 45 mila unità; il corrispondente dato per il 1965 è di 62,5 mila unità, con un incremento di 17,5 mila unità, pari ad un saggio di aumento medio annuo del 4,2 per cento; questo saggio è sensibilmente superiore a quello relativo all'aumento dell'occupazione nei settori non agricoli nel Mezzogiorno, risultante dalle diverse valutazioni a disposizione.

4. — Per il 1966 si prevede — sulla base dei progetti di investimento già approvati o delle scelte finora definite — un ammontare di investimenti di circa 275 miliardi, di poco superiore a quello indicato nella precedente Relazione programmatica (270 miliardi) e pari al 41 per cento del totale complessivo degli investimenti suscettibili di localizzazione. Le integrazioni dei programmi poste allo studio nel quadro della politica di sostegno della ripresa produttiva e del rilancio dell'economia del Paese e le normali revisioni potranno peraltro portare, in sede di consuntivo del 1966, ad un volume di investimenti più elevato di quello raggiunto nel 1965 e abbastanza vicino ai 300 miliardi di lire.

Per quanto concerne gli anni successivi, nell'aggiustamento dei programmi già definiti e nella impostazione di quelli nuovi, il sistema delle partecipazioni statali si preoccuperà — come, del resto,

(2) Le differenze più appariscenti riguardano, in meno, il settore autostradale, la meccanica e le industrie di trasformazione, e in più, il settore siderurgico.

ha fatto fino ad oggi — di adattare le sue linee di intervento, naturalmente nel quadro delle direttive generali della programmazione economica nazionale, alle indicazioni che man mano emergono dall'evoluzione della situazione del Mezzogiorno e dall'esperienza dell'azione pubblica svolta in quell'area.

Al riguardo può essere opportuno ricordare che, nello stadio di sviluppo ormai raggiunto dalla economia meridionale ed alla luce, appunto, delle esperienze compiute, il problema dell'ulteriore espansione non può più essere concepito come un problema limitato ad uno o più settori (ad esempio, agricoltura o industria); esso investe, infatti, tutti gli aspetti settoriali e tutti i fattori che, in quanto tra loro complementari, debbono essere oggetto di specifiche politiche e di un'impostazione globale che valgano ad assicurare il loro concorso, nella più ampia misura possibile, alla realizzazione di un sistema produttivo e sociale pienamente integrato nel più ampio contesto nazionale. Del resto, non può non considerarsi significativo che la necessità di tener conto delle strette correlazioni esistenti tra i vari settori ha portato, nel quadro della recente modifica della legislazione straordinaria per il Mezzogiorno, alla formulazione di un coordinamento « a priori » degli interventi e delle azioni che devono essere svolte dai vari organismi pubblici o facenti capo al settore pubblico; questo coordinamento dovrebbe appunto consentire di precisare sempre meglio il ruolo di ogni tipo di intervento e di delineare i collegamenti degli interventi stessi fra loro e con il generale sviluppo dell'economia meridionale.

In questa situazione, il sistema delle partecipazioni statali si propone non tanto di rafforzare i propri interventi nell'uno o nell'altro settore a detrimento dei rimanenti rami di attività, quanto di essere in grado, attraverso un'opportuna articolazione di strutture e di strumenti, di corrispondere adeguatamente all'ampio quadro di esigenze che lo sviluppo dell'economia del Mezzogiorno esprime o verrà esprimendo in futuro.

Pertanto, se, come già affermato nelle precedenti Relazioni programmatiche, si cercherà di predisporre una consistente serie di nuovi interventi nell'industria di trasformazione, avendo riguardo peraltro non solo alle condizioni di efficienza e di operatività delle nuove iniziative, ma anche alla concreta idoneità di queste ultime ad incidere con efficace azione propulsiva sullo sviluppo della industria del Mezzogiorno, non potrà essere trascurata l'esigenza di consolidare o sviluppare anche altre direttrici di intervento.

Ciò significa, anzitutto, che il sistema continuerà a dedicare notevoli risorse al settore delle industrie di base, sia per il completamento e continuo adeguamento tecnologico-economico degli imponenti impianti già realizzati sia per la realizzazione, quando siano maturate le necessarie premesse, di nuove unità produttive, specialmente per quanto riguarda le iniziative che possono essere basate sull'utilizzo delle risorse naturali esistenti nelle regioni meridionali. In tali attività le partecipazioni statali prevedono di concentrare nel Mezzogiorno durante il prossimo quinquennio non meno di 2/3 degli investimenti che da esse verranno effettuati in quell'area.

Un secondo ordine di interventi concerne i servizi generali, soprattutto nel settore delle autostrade e in quello dei telefoni; si tratta di servizi cui dovrà essere dedicata una crescente attenzione per il ruolo che essi possono svolgere nella realizzazione di quel sistema di rapidi collegamenti, allo interno del Mezzogiorno e fra il Mezzogiorno e le altre regioni del Paese, che rappresenta una condizione essenziale per la crescita di un apparato produttivo moderno ed integrato in un ampio mercato. Come conseguenza di tale indirizzo, è da prevedere che nel prossimo quinquennio la quota di investimenti nei servizi generali destinata al Mezzogiorno sarà sensibilmente più elevata che nel passato; un'indicazione in tal senso emerge già dai programmi di intervento in corso nei grandi assi autostradali e nel settore telefonico.

Un terzo ordine di interventi riguarderà iniziative che si rendano necessarie sia per consolidare e rendere più economica la gestione delle unità industriali già avviate o che saranno localizzate nel Mezzogiorno dal sistema delle partecipazioni statali, sia per agevolare l'azione di altri operatori economici, soprattutto di quelli con minori dimensioni tecnico-organizzativo-finanziarie, sia per consentire che il processo di localizzazione industriale e lo sviluppo degli insediamenti umani avvengano

TABELLA N. 15.

CONSUNTIVO DEGLI INVESTIMENTI DELLE PARTECIPAZIONI STATALI NEL
MEZZOGIORNO NEL 1965 E PREVISIONI PER IL 1966 E 1967
(miliardi di lire)

SETTORI	1965	1966	1967
<i>Siderurgia, metallurgia e attività connesse — Totale</i>	152,1	98,2	123,7
— ricerca e produzione di minerali ferrosi ...	(0,1)	(0,4)	(0,2)
— ricerca e produzione di altri minerali	(2,3)	(3,2)	(7,4)
— produzione siderurgica	(149,6)	(89 -)	(86,8)
— altre produzioni metallurgiche	(0,1)	(5,6)	(29,3)
<i>Cemento</i>	4,1	0,9	0,5
<i>Meccanica</i>	6 -	11,7	8,7
<i>Cantieri navali</i>	0,8	1,6	1,5
<i>Idrocarburi — Totale</i>	24,2	35,4	27,1
— ricerca e produzione mineraria	(11,8)	(15,8)	(11,9)
— trasporto e distribuzione metano	(5,5)	(10,6)	(4 -)
— raffinazione, trasporto e distribuzione prodotti petroliferi	(6,9)	(9 -)	(11,2)
— attività ausiliarie degli idrocarburi	(—)	(—)	(—)
<i>Chimica — Totale</i>	8,9	13,6	17,5
— petrolchimica	(7,4)	(10,3)	(17,5)
— altre produzioni chimiche	(1,5)	(3,3)	(—)
<i>Tessile</i>	3,7	2,5	0,3
<i>Telefoni</i>	39,4	42 -	42 -
<i>Radiotelevisione</i>	2 -	3,2	3 -
<i>Autostrade</i>	13,6	32 -	36,5
<i>Terme</i>	0,4	1,4	2,1
<i>Cinema</i>	—	—	—
<i>Varie — Totale</i>	30,7	32,2	26,3
— manifatturiere	(27,7)	(20,2)	(14 -)
— servizi	(3 -)	(12 -)	(12,3)
Totale	285,9	274,7	289,2

CONSUNTIVO DEGLI INVESTIMENTI DELLE PARTECIPAZIONI STATALI NEL
MEZZOGIORNO NEL 1965 E PREVISIONI PER IL 1966 E 1967

(composizione percentuale)

SETTORI	1965	1966	1967
<i>Siderurgia, metallurgia e attività connesse — Totale</i>	53,20	35,75	42,77
— ricerca e produzione di minerali ferrosi....	(0,04)	(0,15)	(0,07)
— ricerca e produzione di altri minerali	(0,80)	(1,16)	(2,56)
— produzione siderurgica	(52,33)	(32,40)	(30,01)
— altre produzioni metallurgiche	(0,03)	(2,04)	(10,13)
<i>Cemento</i>	1,43	0,33	0,17
<i>Meccanica</i>	2,10	4,26	3,01
<i>Cantieri navali</i>	0,28	0,58	0,52
<i>Idrocarburi e attività connesse</i>	8,47	12,89	9,37
— ricerca e produzione mineraria	(4,13)	(5,75)	(4,12)
— trasporto e distribuzione metano	(1,93)	(3,86)	(1,38)
— raffinazione, trasporto e distribuzione prodotti petroliferi	(2,41)	(3,28)	(3,87)
— attività ausiliarie degli idrocarburi	(—)	(—)	(—)
<i>Chimica — Totale</i>	3,11	4,95	6,05
— petrolchimica	(2,59)	(3,75)	(6,05)
— altre produzioni chimiche	(0,52)	(1,20)	(—)
<i>Tessile</i>	1,29	0,91	0,10
<i>Telefoni</i>	13,78	15,29	14,52
<i>Radiotelevisione</i>	0,70	1,16	1,04
<i>Autostrade</i>	4,76	11,65	12,62
<i>Terme</i>	0,14	0,51	0,73
<i>Cinema</i>	—	—	—
<i>Attività varie — Totale</i>	10,14	11,72	9,10
— manifatturiere	(9,69)	(7,35)	(4,84)
— servizi	(1,05)	(4,37)	(4,26)
Totale	100 —	100 —	100 —

TABELLA N. 17.

CONSUNTIVO DEGLI INVESTIMENTI DELLE PARTECIPAZIONI STATALI NEL
MEZZOGIORNO NEL 1965 E PREVISIONI PER IL 1966 E 1967
(% su investimenti in Italia delle partecipazioni statali)

SETTORI	1965	1966	1967
<i>Siderurgia, metallurgia e attività connesse — Totale</i>	60,12	51,01	68,65
— ricerca e produzione di minerali ferrosi	(20 —)	(44,44)	(25 —)
— ricerca e produzione di altri minerali	(41,07)	(64 —)	(82,22)
— produzione siderurgica	(60,62)	(49,28)	(61,82)
— altre produzioni metallurgiche	(100 —)	(93,33)	(97,67)
<i>Cemento</i>	61,19	60 —	50 —
<i>Meccanica</i>	23,90	28,68	26,69
<i>Cantieri navali</i>	16 —	15,38	12,20
<i>Idrocarburi (a)</i>	39,10	45,56	33,50
— ricerca e produzione mineraria	(60,82)	(74,18)	(69,59)
— trasporto e distribuzione metano	(34,16)	(51,96)	(13,94)
— raffinazione, trasporto e distribuzione prodotti petroliferi	(26,54)	(25,50)	(32,37)
— attività ausiliarie degli idrocarburi	(—)	(—)	(—)
<i>Chimica — Totale</i>	63,57	67,33	61,40
— petrolchimica	(72,55)	(71,53)	(67,05)
— altre produzioni chimiche	(39,47)	(56,90)	(—)
<i>Tessile</i>	45,12	30,86	6,67
<i>Telefoni</i>	28,95	29,35	29,81
<i>Radiotelevisione</i>	15,50	19,39	21,43
<i>Autostrade</i>	15,94	26,98	30,83
<i>Terme</i>	28,57	42,42	41,18
<i>Cinema</i>	—	—	—
<i>Varie — Totale</i>	81,22	86,56	87,09
— manifatturiere	(87,66)	(88,21)	(88,05)
— servizi	(48,39)	(83,92)	(86,01)
Totale	44,14	40,99	44,57

(a) Per effettuare il confronto col totale degli investimenti in Italia sono stati detratti gli investimenti non localizzabili (flotta, impianti mobili, ecc.).

in modo il più possibile ordinato e senza dar luogo a « diseconomie ». Rientrano in questo terzo gruppo gli interventi che sono stati avviati o saranno effettuati o potenziati dal sistema delle partecipazioni statali nei settori della ricerca scientifica (attraverso l'« Istituto di ricerche Breda » e il « Centro metallurgico » della Finsider), della formazione dei quadri dirigenti (FORMEZ) e dei quadri intermedi e dei lavoratori (I.F.A.P.), e infine delle infrastrutture urbanistiche e dei centri di servizi.

Infine, come si è detto, è contemplato un ulteriore sviluppo degli interventi nel campo delle industrie di trasformazione nella misura in cui ciò sarà richiesto dalla necessità di integrare carenze dell'iniziativa privata di fronte a concrete prospettive di mercato desumibili o convalidate dalle specificazioni settoriali del programma economico nazionale nonché nelle forme che di volta in volta appariranno più opportune ai fini di un'integrazione dei cicli produttivi o per stimolare o facilitare gli interventi dell'impresa privata. Perseguendo un indirizzo già seguito da alcuni anni con risultati nel complesso incoraggianti, si cercherà, ove possibile, di assicurare alle nuove iniziative l'apporto di capitali, capacità imprenditoriali, risorse tecniche e strutture commerciali di terzi.

Complessivamente gli investimenti relativi ai programmi già stabiliti o definiti in linea di massima che si prevede di attuare nel Mezzogiorno durante il prossimo quinquennio ammontano ad oltre 950 miliardi di lire, pari al 42 per cento del totale degli investimenti suscettibili di localizzazione. Giova anche qui ricordare che, mentre per alcuni settori i programmi, in relazione alle caratteristiche delle attività ed ai tempi tecnici richiesti per la programmazione e la realizzazione di nuovi progetti, coprono sostanzialmente l'intero arco del quinquennio, per altri settori le previsioni riguardano un periodo più breve. La cifra sopra riportata deve pertanto considerarsi sensibilmente inferiore a quella che in realtà sarà raggiunta attraverso adattamenti ed integrazioni cui i programmi saranno assoggettati in relazione all'evolversi della situazione economica, all'avanzare del processo di sviluppo meridionale e alle scelte di politica industriale che saranno elaborate in sede di programmazione economica.

Per quanto riguarda il 1967 le previsioni provvisorie contemplan investimenti per circa 290 miliardi (pari al 44,6 per cento degli investimenti localizzabili da effettuare sul territorio nazionale) come programma base da integrare e da aggiustare progressivamente.

Aspetti settoriali

5. — Si riportano qui di seguito alcuni elementi sugli aspetti settoriali degli investimenti nel Mezzogiorno effettuati dalle partecipazioni statali nel 1965 e degli investimenti che sono prevedibili nel 1966, nel 1967 e nel quinquennio 1967-1971. Per più ampie notizie e per un inquadramento dei problemi generali alla luce dei quali vanno considerati detti elementi si fa ricorso ai singoli capitoli settoriali della presente Relazione.

Siderurgia

Nel 1965 sono proseguiti i lavori di completamento del Centro siderurgico di Taranto e dei nuovi impianti di Bagnoli; tra le principali realizzazioni sono da ricordare:

— a Taranto, l'entrata in esercizio del secondo nastro di agglomerazione di due batterie di forni coke e del secondo altoforno;

— a Bagnoli, l'entrata in esercizio dei parchi materie prime e degli impianti per il trasporto delle medesime, dei due nuovi nastri di agglomerazione e di un altoforno.

Nell'insieme, gli investimenti effettuati nel settore dalle partecipazioni statali nel Mezzogiorno hanno richiesto una spesa di circa 150 miliardi.

Per il 1966 è previsto un investimento di 89 miliardi per l'ulteriore completamento dei reparti di produzione e dei servizi ausiliari dei centri di Taranto e di Bagnoli.

A fine anno la capacità produttiva dei centri meridionali dovrebbe risultare di 3,3 milioni di tonnellate di ghisa, di 3,9 milioni di tonnellate di acciaio e di 1,6 milioni di tonnellate di prodotti finiti.

In tal modo, l'incidenza delle aziende meridionali sulla produzione del gruppo Finsider raggiungerà nel 1966 il 52 per cento per la ghisa e il 46 per cento per l'acciaio e l'apporto nel campo dei prodotti finiti salirà al 21 per cento.

Gli attuali piani di sviluppo della siderurgia del gruppo fissano, per le aziende operanti nelle regioni meridionali, obiettivi di produzione per il 1969 di 4,6 milioni di tonnellate di ghisa, 5,7 milioni di tonnellate di acciaio e 2,1 milioni di tonnellate di prodotti finiti.

Gli stabilimenti di Bagnoli e Taranto, che dispongono di impianti LD (3) con produzione di acciaio di qualità a basso costo, svolgeranno anche una funzione di rifornimento degli altri centri del gruppo al fine di migliorare il livello qualitativo medio della produzione Finsider.

Con gli incrementi in programma per la ghisa e l'acciaio, il contributo delle aziende meridionali alla produzione del gruppo salirà nel 1969, rispettivamente, al 55 per cento e al 54 per cento del totale; un aumento si prevede anche per l'apporto nel settore dei prodotti finiti, che salirà al 23 per cento.

Per quanto riguarda gli sviluppi ulteriori è già stato sottolineato, nella precedente Relazione programmatica, che le strutture fondamentali del Centro di Taranto sono state dimensionate in modo da consentire, con un investimento relativamente contenuto, successivi aumenti di capacità per oltre 3 milioni di tonnellate di acciaio.

Gli investimenti previsti per il completamento dei programmi in corso assommano, nel triennio 1967-1969, a 103 miliardi di lire, di cui 87 miliardi da realizzare nel 1967. Nel biennio 1969-1971 — come illustrato nell'apposito capitolo — potranno essere ulteriormente decisi investimenti a Taranto per un ampliamento di capacità produttiva per altri 2 milioni di tonnellate con un investimento di circa 250 miliardi (a tale importo si possono aggiungere, nello stesso periodo, circa 50 miliardi per rinnovi e migliorie agli impianti dei centri meridionali del gruppo).

Nei settori connessi, è previsto il completamento nel 1966 della costruzione — a Taranto — di un impianto destinato alla produzione di refrattari per convertitori LD, con un investimento di 0,3 miliardi.

Industrie estrattive

Nel settore delle attività estrattive e delle produzioni metallurgiche non ferrose sono stati investiti 2,5 miliardi nel 1965 e sono previsti investimenti per circa 9 miliardi nel 1966. Per il quinquennio 1967-1971 sono in programma investimenti per 97 miliardi di lire, di cui circa 65 saranno assorbiti dalla realizzazione dello stabilimento per la produzione di alluminio che la Carbosarda ha deciso di localizzare in Sardegna. Nel 1967 gli investimenti ammontano a 37 miliardi di lire.

Cemento

Nel 1965 sono stati investiti nel settore del cemento circa 4,1 miliardi di lire. Nel corso del 1966 sarà praticamente completato, con un investimento di circa un miliardo, il vasto programma di impianti nel Mezzogiorno, con l'ampliamento del centro di Bagnoli-Maddaloni e l'ultimazione del nuovo grande centro di Taranto. La capacità produttiva delle aziende meridionali raggiungerà, in tal modo, i 2,7 milioni di tonnellate, pari al 58 per cento di quella complessiva del gruppo.

Per gli esercizi dal 1967 al 1971 sono attualmente previsti investimenti per 2 miliardi di lire.

Meccanica

Gli investimenti realizzati nel 1965 nel settore meccanico ammontano a circa 6 miliardi di lire. Per il 1966, sono in programma investimenti per 11,7 miliardi, di cui 6 miliardi da parte del gruppo

(3) Linz Donawitz: per la trasformazione in acciaio della ghisa con impiego di ossigeno purissimo.

Finmeccanica, circa 5,4 miliardi da parte delle aziende facenti capo all'E.F.I.M. e 0,3 miliardi dalle aziende del gruppo E.N.I.

I programmi già definiti per i prossimi esercizi prevedono l'ammodernamento e lo sviluppo degli impianti esistenti e la realizzazione delle iniziative già programmate. Ulteriori interventi sono subordinati al raggiungimento di un più soddisfacente grado di utilizzo della capacità produttiva e al chiarirsi della situazione di mercato.

I programmi che vengono esposti di seguito sono suscettibili di modifiche e di integrazioni che saranno apportate anche in funzione delle direttive della politica di sviluppo programmato del Paese.

Nel *comparto automotoristico* l'Alfa Romeo, grazie agli accordi conclusi con la S.A.V.I.E.M. del gruppo Renault, ha in programma, presso lo stabilimento di Pomigliano d'Arco, la produzione integrata e il montaggio, a partire dal 1967, di un nuovo autocarro. Presso lo stesso stabilimento è prevista altresì la realizzazione del « Romeo » in una nuova versione, oltre che un soddisfacente sviluppo della produzione di motori diesel. Per il 1967 è in programma l'entrata in esercizio, a Bari, degli impianti della Fabbrica Automobili Isotta Fraschini e Motori Breda per la produzione di motori, motocoltivatori e ingranaggi.

Nel *ramo aeronautico*, presso gli stabilimenti di Pomigliano dell'IMAM-Aerfer e dell'Alfa Romeo, si prevede un sensibile sviluppo dell'attività, grazie all'acquisizione di importanti commesse militari. Per quanto si riferisce in particolare all'IMAM-Aerfer, il recente accordo concluso con la Douglas apre consistenti prospettive di lavoro nel campo dell'aeronautica civile.

Nel *comparto elettromeccanico* è previsto per il 1967 l'avvio della produzione del nuovo stabilimento di Pomezia della Wayne, nel quale sono in corso di trasferimento le lavorazioni precedentemente svolte nel vecchio complesso di Genova.

La « S.I.T.-Siemens » ha in programma un sensibile sviluppo dell'attività presso lo stabilimento di Santa Maria Capua Vetere, in relazione ai consistenti programmi predisposti, nel settore telefonico, dalla S.I.P. e dalla A.S.S.T. (Azienda di Stato per i servizi telefonici).

Presso l'Alce è allo studio la possibilità di un ampliamento degli impianti per la produzione di macchine di grande potenza, oltre a quelle di media e piccola potenza già costruite.

Anche nel *comparto elettronico* le prospettive di lavoro appaiono senz'altro favorevoli grazie al consistente carico di ordini acquisito dalla « Selenia » (stabilimento del Fusaro) nel settore militare e all'avvio, da parte dell'A.T.E.S. Co.El., della produzione di nuovi tipi di transistori destinati ad apparecchiature civili.

Nel *comparto ferroviario* le previsioni sullo sviluppo dell'attività risultano per il momento alquanto contenute, in relazione, principalmente, alla riduzione degli ordini da parte delle Ferrovie dello Stato. Presso lo stabilimento di Reggio Calabria della O.Me.Ca. è in programma il completamento degli impianti per la nuova produzione di carrozze, mentre presso lo stabilimento di Pozzuoli, dell'I.M.A.M.-Aerfer, è in corso di studio un nuovo assetto produttivo, anche in vista di una possibile integrazione con la Officine Meccaniche Ferroviarie Pistoiesi. A seguito della riduzione dell'attività di riparazione per conto delle Ferrovie dello Stato, l'Avis sarà impegnata nei prossimi esercizi nella ricerca di attività sostitutive, in particolare nel settore delle riparazioni e trasformazioni di veicoli autofilotramviari.

Per il 1967 è previsto l'inizio dell'attività nel nuovo stabilimento di Matera della Ferrosud, operante nel ramo del materiale rotabile ferroviario.

Nel *comparto del macchinario per l'industria* si è proceduto alla fusione della Mecfond e della Fabbrica Macchine Industriali in vista di una completa riorganizzazione tecnico-commerciale del complesso che consenta un'espansione dell'attività della F.M.I. e una più elevata utilizzazione degli impianti da parte della Mecfond.

Per la fine del 1967 è previsto l'avvio dell'attività nel nuovo stabilimento della Termosud di Bari per la produzione di caldaie per centrali termiche e generatori di vapore.

La Walworth Europa di Patti (Messina), che ha registrato una flessione delle vendite sullo importante mercato americano, sarà impegnata nella ricerca di altri sbocchi commerciali in Europa.

La « FAG-Italiana », infine, ha in programma, presso lo stabilimento di Casoria, un'estensione della gamma produttiva, con l'installazione di una nuova linea per la produzione di boccole ferroviarie.

Gli investimenti previsti nel settore meccanico nel 1967 ammontano a 8,7 miliardi di cui 4,1 riguardano le iniziative del gruppo I.R.I., 4,4 miliardi le aziende facenti capo all'E.F.I.M. e 0,2 miliardi le aziende del gruppo E.N.I.; nel periodo 1967-1971 gli investimenti già definiti ammontano a 17,3 miliardi.

Cantieri navali

Nei cantieri meridionali delle partecipazioni statali sono stati effettuati nel 1965 investimenti per 0,8 miliardi di lire relativi in particolare alla Navalmeccanica di Castellammare e agli stabilimenti navali di Taranto. Nel corrente esercizio sono in programma investimenti per 1,6 miliardi.

Per il quinquennio 1967-1971 gli investimenti finora decisi ammontano a 3 miliardi di lire e riguardano il completamento del programma di ammodernamento del centro di Castellammare della Navalmeccanica, con la realizzazione dell'officina navale e la sistemazione dell'officina meccanica presso i cantieri di riparazione della S.E.B.N. a Napoli. Per il 1967, sono previsti investimenti per 1,5 miliardi di lire.

Idrocarburi

Come è noto, problemi di localizzazione si presentano nel settore degli idrocarburi solo, ed entro certi limiti, con riferimento all'estensione della rete di gasdotti, all'espansione della rete di distribuzione e alla costruzione di nuove raffinerie. Le attività di ricerca e di coltivazione di idrocarburi sono, invece, a localizzazione rigida e, insieme alla struttura territoriale della domanda, condizionano in parte gli stessi investimenti nelle attività di trasporto, distribuzione e raffinazione.

Ciò premesso, va rilevato che, nel settore degli idrocarburi, le partecipazioni statali sono riuscite anche in questi ultimi tempi a riservare al Mezzogiorno quote notevoli dei loro investimenti e degli immobilizzi previsti nei programmi di espansione.

Nel 1965, gli investimenti nel Mezzogiorno hanno raggiunto 24,2 miliardi di lire, pari al 39 per cento di quelli complessivi, « localizzabili », in territorio nazionale. Per il 1966 il livello previsto è ancora maggiore (35,4 miliardi, pari al 46 per cento degli investimenti localizzabili da effettuarsi in territorio nazionale), mentre per il 1967-71 si prevedono, sulla base dei programmi sino ad ora definiti, investimenti per 113,3 miliardi (di cui 27,1 miliardi nel 1967).

È da notare, per quanto riguarda i programmi 1967-71, che, pur restando il volume complessivo degli investimenti a livelli uguali o superiori a quelli degli anni più recenti, potrà aversi un calo percentuale in conseguenza dell'avvio di rilevanti investimenti a localizzazione rigida nel quadro del programma relativo all'importazione e distribuzione di gas naturale. Gli impianti di rigassificazione e di stoccaggio e le attrezzature per lo sbarco non potranno, infatti, non essere localizzati, in base al criterio dei minimi costi di distribuzione, in una zona che rappresenti la minore distanza possibile dal baricentro dei consumi.

Nel 1965, la ricerca mineraria è proseguita intensamente nelle regioni meridionali e in Sicilia. Considerando anche le attività di produzione, sono stati investiti 11,8 miliardi, pari al 61 per cento degli investimenti localizzabili effettuati in territorio nazionale. Le nuove riserve accertate di gas naturale hanno compensato quelle, peraltro ancora modeste, consumate nel corso dell'anno. Quanto alla produzione di idrocarburi liquidi e liquefacibili, è da registrare una diminuzione, rispetto al 1964, nei giacimenti di Gela e di Ragusa, dovuta all'esigenza di razionalizzare lo sfruttamento dei giacimenti.

Nel settore del trasporto, della distribuzione e della raffinazione dei prodotti petroliferi, malgrado i rilevanti vincoli di localizzazione, nel 1965 sono stati investiti 6,9 miliardi, pari a circa un quarto

degli investimenti complessivi in territorio nazionale. Oltre al potenziamento della rete di distribuzione (un motel a Cagliari, varie stazioni di servizio e di rifornimento, chioschi e punti isolati, nuovi depositi a Vibo Valentia, Porto Torres, Taranto e Bari) e degli impianti delle raffinerie meridionali (Bari e Gela), è da segnalare la costruzione dell'oleodotto per il trasporto di gasolina Gagliano-Gela (87 chilometri). Il gruppo E.N.I. ha inoltre commissionato ai Cantieri Navali Riuniti di Palermo la costruzione di due motocisterne da 80.000 t.p.l.

Nel settore del trasporto e della distribuzione del metano, gli investimenti nelle reti meridionali sono ammontati, nel 1965, a 5,5 miliardi di lire, cifra pari ad oltre un terzo dei complessivi investimenti in territorio nazionale. In particolare, è stato completato il metanodotto Bronte-Catania (chilometri 58,5) e sono proseguiti i lavori ai tratti Biccari-Benevento (chilometri 52), Benevento-Napoli (chilometri 61) e Gagliano-Termini Imerese (chilometri 102), alla derivazione per Porto Empedocle (chilometri 77) e alla rete di distribuzione di Catania (chilometri 13,7).

La previsione di investimenti per la ricerca mineraria nel 1966 ammonta a 15,8 miliardi di lire, cifra pari al 74 per cento degli investimenti in territorio nazionale. Nelle aree del continente proseguono la prospezione sismica e la perforazione di alcuni pozzi nelle zone indiziate; in Sicilia, l'attività è svolta particolarmente nelle aree stabilite nell'accordo con l'Ente Minerario Siciliano e nelle zone limitrofe ai giacimenti di Gagliano e di Bronte.

Nel settore della distribuzione, della raffinazione e del trasporto di prodotti petroliferi sono previsti, nel 1966, investimenti per 9 miliardi di lire, pari a circa un quarto degli investimenti in territorio nazionale; oltre a questo importo è da considerare, come si è detto, quello della costruzione di motocisterne affidata ai cantieri di Palermo.

Nel settore dei metanodotti, saranno investiti, nel 1966, 10,6 miliardi di lire, pari al 51 per cento degli investimenti nazionali. Saranno proseguiti i lavori soprattutto alla rete di metanodotti siciliani (Termini-Palermo, Gagliano-Carcaci al tratto Vasto-Biccari e alle derivazioni del tratto Benevento-Napoli).

Nel programma 1967-71 sono contemplati investimenti per 54,3 miliardi nella ricerca e produzione mineraria (77 per cento degli investimenti in territorio nazionale), per 38 miliardi nella raffinazione, trasporto e distribuzione di prodotti petroliferi (36 per cento) e per 21 miliardi nel trasporto e nella distribuzione di metano (16 per cento). Le quote relative al 1967 sono rispettivamente di 11,9 miliardi (70 per cento), 11,2 miliardi (32 per cento) e 4 miliardi (14 per cento).

Petrolchimica e chimica

Anche nel 1965, oltre i due terzi degli investimenti effettuati dalle partecipazioni statali nel settore petrolchimico hanno riguardato il Mezzogiorno. Su complessivi 10,2 miliardi di investimenti del gruppo E.N.I. nelle iniziative petrolchimiche, circa 7,4 miliardi sono stati infatti destinati al completamento, ormai sostanzialmente realizzato, degli impianti di cui negli anni scorsi si è iniziata la costruzione a Gela e nella Valle del Basento.

Nel corso del 1965, nello stabilimento di Gela gli investimenti sono stati dedicati soprattutto ai nuovi impianti di produzione di etilene, polietilene, ammoniaca e fertilizzanti complessi, nonché al potenziamento delle infrastrutture (condotte per la materia prima proveniente dai giacimenti siciliani e installazioni per lo scarico delle navi). Nella Valle del Basento, sono invece proseguiti i lavori per le opere di adduzione dell'acqua e per gli impianti di produzione di fibre acriliche e di polimerizzazione del caprolattame.

Agli investimenti dell'E.N.I. vanno aggiunti, nel 1965, quelli (1,5 miliardi) relativi all'avvio, da parte dell'E.F.I.M., dei lavori di costruzione dello stabilimento Ajinomoto-Insud. Il nuovo complesso chimico sorgerà a Manfredonia (Foggia) e produrrà glutammato monosodico, destinato all'industria alimentare italiana e all'esportazione.

Per quanto concerne il 1966 gli investimenti in corso, nel settore chimico e petrolchimico, riguardano il completamento degli impianti in costruzione a Gela, per la produzione di fertilizzanti e di

materie plastiche, e nella Valle del Basento, per la produzione di fibre acriliche e poliammidiche, nonché l'ultimazione e l'entrata in esercizio dello stabilimento di Manfredonia. Le previsioni di spesa ammontano complessivamente a 13,6 miliardi (10,3 del gruppo E.N.I. e 3,3 del gruppo E.F.I.M.) e consolideranno ancora maggiormente l'incidenza rappresentata, sugli investimenti nell'industria chimica delle partecipazioni statali, da quelli a localizzazione nelle regioni meridionali.

Ultimato il programma Ajinomoto-Insud, gli investimenti già definiti dalle partecipazioni statali per il quinquennio 1967-71 riguardano soprattutto l'ulteriore potenziamento degli stabilimenti già in funzione: sia a Gela che nella Valle del Basento saranno costruiti nuovi impianti per la produzione dei vari tipi di fibre. Una serie di ulteriori importanti investimenti è inoltre allo studio, per il 1967-71, nel settore petrolchimico, come è illustrato più dettagliatamente nell'apposito paragrafo della parte terza. Si può stimare che con gli investimenti addizionali in corso di esame il programma complessivo nel Mezzogiorno potrà salire sino ad un livello dell'ordine di circa 85 miliardi (di cui 17 dovrebbero essere realizzabili nel corso del 1967). Anche nei prossimi anni risulterà perciò confermato l'orientamento dell'E.N.I. a concentrare la quota prevalente degli investimenti petrolchimici (oltre i due terzi del totale) nelle regioni meridionali.

Telefoni

Nel 1965 il settore telefonico a partecipazione statale ha realizzato nel Mezzogiorno un vasto intervento, nel quadro di un programma di investimenti che mira a portare, in modo necessariamente graduale, gli impianti e il servizio telefonico in quelle aree al livello delle altre regioni italiane.

Complessivamente sono stati investiti circa 39 miliardi di lire, con un incremento di oltre il 40 per cento rispetto all'anno precedente. In tal modo, dal 1958 al 1965 la quota degli investimenti effettuati dal gruppo telefonico a partecipazione statale nelle regioni meridionali si è più che triplicata e la media annua è salita a 23,5 miliardi di lire, come risulta dalla seguente tabella:

TABELLA N. 18.

INVESTIMENTI DEL SETTORE TELEFONICO A PARTECIPAZIONE STATALE NEL MEZZOGIORNO D'ITALIA (miliardi di lire)

Media annua 1955-1957 (a)	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	Media annua 1958-1965
7,9	11,3	16,2	18,8	22,5	27,1	26,0	27,2	39,4	23,5

(a) Prima dell'inserimento della T.E.T.I. e della S.E.T. nel gruppo S.T.E.T.

Trattasi indubbiamente di un notevole contributo al potenziamento di un settore il cui sviluppo risulta di particolare importanza per il processo di elevazione economica e sociale in atto in quelle regioni.

L'impegno del gruppo telefonico S.T.E.T. nel Mezzogiorno è testimoniato altresì dai tassi di accrescimento registrati nel 1965 dagli impianti, dall'utenza e dal traffico, largamente superiori alle corrispondenti medie nazionali.

Gli abbonati sono aumentati del 13 per cento e gli apparecchi del 13,8 per cento a fronte di incrementi del 7,6 per cento e dell'8,2 per cento, rispettivamente, nelle medie nazionali. Conseguentemente le domande di allacciamento in attesa, che a fine 1964 ammontavano a 90.000, sono state ridotte a fine 1965 di oltre il 50 per cento.

Significativo è pure l'incremento registrato dal traffico extraurbano che è stato del 17 per cento e, in particolare, del 36,6 per cento per quello teleselettivo, a fronte di incrementi per l'intero territorio nazionale rispettivamente dell'8,5 per cento e del 12,8 per cento.

Per quanto concerne il 1966 le previsioni più aggiornate lasciano intravedere che il ritmo di espansione degli impianti e dei servizi nel Mezzogiorno sarà particolarmente accentuato. Si calcola che la spesa necessaria a far fronte a tale espansione ammonterà a circa 42 miliardi di lire.

Per il prossimo quinquennio 1967-71, in previsione di uno sviluppo dell'utenza e dei servizi particolarmente sostenuto, è stato predisposto un programma di investimenti dell'ordine di 206 miliardi di lire, di cui 42 miliardi nel 1967.

In tal modo sarà possibile realizzare l'installazione di 620 mila numeri di centrale, 165 mila chilometri-circuito di reti urbane, 530 mila chilometri-circuito di rete interurbana e far fronte contemporaneamente ad un aumento degli abbonati e degli apparecchi calcolato rispettivamente intorno a 540 mila e 730 mila unità.

Gli obiettivi sopraindicati superano nettamente quelli relativi alle altre regioni del Paese, come appare dalla seguente tabella:

TABELLA N. 19.

SVILUPPO DEL SERVIZIO E DEGLI IMPIANTI TELEFONICI
NEL SUD E NEL CENTRO-NORD NEL PERIODO 1967-71
(incrementi percentuali medi annui)

	Mezzogiorno	Centro-Nord
Abbonati	7,8	5,8
Apparecchi	9,9	6,6
Traffico extraurbano	14,2	8,7
Di cui in teleselezione	23,9	11,6
Numeri di centrale	9,4	5,6
Km./c.to di reti urbane	11,6	8,3
Km./c.to di rete extraurbana	11,5	8,7

La densità telefonica nel Mezzogiorno, che dovrebbe salire nel quinquennio da 6 a 9,3 apparecchi per 100 abitanti, passerà in tal modo dal 50 per cento al 60 per cento circa di quella media nazionale.

Radiotelevisione

Le realizzazioni nel settore radiotelevisivo hanno comportato nel 1965 investimenti per 2 miliardi di lire. Nel 1966 essi raggiungeranno i 3,2 miliardi.

Nel quinquennio 1967-71 è previsto un ulteriore consistente sviluppo nel Mezzogiorno della rete radiofonica a modulazione di frequenza e di quella televisiva per il Programma Nazionale e per il Secondo Programma. L'ampliamento e l'ammodernamento delle reti faranno sì che, già alla fine del 1967, i programmi potranno essere ricevuti rispettivamente dalla totalità e da circa il 70 per cento delle popolazioni meridionali. Nel quinquennio la RAI prevede inoltre il completamento della Sede di Palermo, iniziata nel 1966, e la completa realizzazione della nuova Sede di Cagliari.

Il programma di investimenti si basa sulle previsioni che l'utenza complessiva e quella televisiva aumentino nel quinquennio rispettivamente a saggi medi annui del 4 per cento e del 10 per cento; in tal modo si raggiungeranno consistenze, a fine 1971, di 3,4 milioni di utenti complessivi, e di circa 2,5 milioni di utenti televisivi.

Nel quinquennio 1967-71 la quota di investimenti destinata al Mezzogiorno potrà avvicinarsi ai 13-15 miliardi di lire, di cui 3 miliardi circa saranno spesi nel 1967.

Autostrade

Come è noto, la legge 24 luglio 1961 affida all'I.R.I. la realizzazione sia dei collegamenti principali del Mezzogiorno con le altre regioni del Paese — attraverso le due dorsali, tirrenica (Autostrada del Sole) e adriatica (Bologna-Bari) — sia della grande diagonale Napoli-Bari. In questo quadro, già nel corso del 1966, entreranno in esercizio i tronchi Napoli-Baiano (chilometri 27), Baiano-Avellino (chilometri 23) e Canosa-Bari (chilometri 70) della Napoli-Bari; sarà così aperta al traffico la metà del percorso complessivo di questa autostrada.

Sempre nel corso del 1966 saranno proseguiti i lavori sui rimanenti tronchi della Napoli-Bari e saranno avviate le opere sul tratto Porto d'Ascoli-Vasto della Bologna-Canosa.

Gli investimenti complessivi effettuati nel 1965 ammontano a 13,6 miliardi di lire; per il 1966 essi si aggireranno intorno a 32 miliardi.

In base allo stato attuale dei lavori si prevede di completare nel 1969 la Napoli-Bari (per complessivi chilometri 240) con l'apertura al traffico del tratto Avellino-Canosa; sempre nel 1969 dovrebbe entrare in esercizio il tratto Porto d'Ascoli-Vasto (chilometri 129) della Bologna-Canosa. Tale autostrada sarà completata nel 1970, con l'apertura al traffico del tratto Vasto-Canosa (chilometri 156), in leggero anticipo sui tempi previsti dalla legge.

Gli investimenti complessivi in programma nel Mezzogiorno per il periodo 1967-71 assommano a 221 miliardi di lire, di cui 36,5 nel 1967.

Terme

Le aziende termali operanti nel Mezzogiorno hanno investito a tutto il 1965 oltre 2,9 miliardi di lire, che, sommati a quelli che si investiranno entro il 1971, porteranno il totale a 7,8 miliardi (di cui 1,4 miliardi nel 1966 e 2,1 miliardi nel 1967). Gli investimenti in programma, riguardano prevalentemente, le terme di Castellammare di Stabia e di Agnano, nonché lo stabilimento termale di Santa Cesarea e le Terme Sibarite.

Tessile

Nel settore tessile le partecipazioni statali hanno investito, nelle regioni meridionali, 3,7 miliardi nel 1965. Per gli anni successivi sono previsti investimenti per 3,5 miliardi, di cui 2,5 miliardi nel 1966 e 0,3 miliardi nel 1967.

Nel gennaio del corrente anno è entrato in attività a Foggia lo stabilimento della Lanerossi per la produzione di filati acrilici, mentre è stata pressoché completata la costruzione dello stabilimento di Gagliano della consociata Gagliano Confezioni.

La Manifatture Confezioni Meridionali ha portato a termine, nel novembre del 1965, la costruzione dello stabilimento di Nocera Inferiore, la cui gestione è stata assunta dalla Me.Con., società appositamente costituita in compartecipazione con un gruppo privato.

Per quanto concerne i programmi futuri, oltre al completamento del piano a suo tempo predisposto per l'ammodernamento e la ristrutturazione della Manifatture Cotoniere Meridionali, è allo studio la possibilità di un ampliamento della produzione di filati acrilici in considerazione della sempre maggiore rilevanza che le fibre tessili artificiali e sintetiche stanno acquistando nel campo dei tessuti ed in quello delle confezioni.

Attività varie

Gli investimenti nel Mezzogiorno nel campo delle attività varie — sia manifatturiere che di servizio — sono ammontati, nel 1965, a 30,7 miliardi di lire ed hanno rappresentato l'81 per cento degli investimenti complessivi delle partecipazioni statali in dette attività. Nel 1966 gli investimenti

in questi settori si prevede raggiungeranno i 32,2 miliardi di lire (87 per cento dei complessivi). I programmi già definiti per il quinquennio 1967-71 prevedono un investimento in attività varie nel Mezzogiorno dell'ordine di 80 miliardi di lire, pari a quasi il 90 per cento di quelli previsti, per dette attività, sull'intero territorio nazionale. Per il 1967, sono previsti investimenti per 26,3 miliardi.

Per ciò che concerne l'esame dei singoli settori di intervento si rinvia a quanto viene esposto nella terza parte della presente Relazione.

Formazione professionale

I centri di Napoli dell'I.F.A.P. prevedono ulteriori sviluppi nell'attività di qualificazione dei giovani e di riqualificazione degli adulti; nel quadriennio 1966-69 i due centri sopracitati saranno in grado di provvedere alla qualificazione di 400-500 giovani all'anno, oltre alla riqualificazione di un numero sensibilmente superiore di adulti, in una vasta gamma di mestieri, e in armonia con le esigenze dello sviluppo industriale del Mezzogiorno.

Nell'ambito dell'azione che l'I.R.I. svolge nel campo della formazione del personale nel Mezzogiorno, si è nel contempo tenuta presente l'esigenza di accelerare la preparazione di quadri dirigenti e professionali, richiesti in ogni settore dell'economia meridionale. A tal fine l'I.R.I. ha assunto una partecipazione nel Formez, l'organismo pubblico previsto dalla legge 26 giugno 1965, n. 717, per l'aggiornamento e il perfezionamento di quadri direttivi ed intermedi, operanti sia nelle imprese che presso enti ed organismi pubblici.

Ricerca scientifica

In relazione alle nuove grandi iniziative nel Mezzogiorno realizzate dal sistema e agli interventi più articolati già posti in essere o programmati nei settori manifatturieri, l'attività di ricerca scientifica delle partecipazioni statali ha assunto, come è ovvio, un particolare rilievo. Uno degli obiettivi fondamentali dell'azione pubblica nel Mezzogiorno è, infatti, quello di dar vita a iniziative tecnicamente moderne ed efficienti.

Per quanto riguarda la costituzione di centri autonomi aventi per attività specifica la ricerca scientifica, è da segnalare la creazione del Centro Sperimentale Metallurgico, per la cui realizzazione sono previsti investimenti per 1,8 miliardi di lire nel 1966 e per 4,5 miliardi nel periodo 1967-69. È da ricordare inoltre che dal 1965 funziona a Bari la Sezione dell'Istituto di Ricerche Breda.

I programmi per la Sardegna

6. — Coerentemente agli orientamenti già enunciati nelle precedenti Relazioni programmatiche, le aziende a partecipazione statale vanno progressivamente sviluppando la loro azione a favore dello sviluppo e dell'industrializzazione della Regione Sarda. Tale azione è destinata ad intensificarsi soprattutto in connessione alle nuove iniziative previste nel programma delle partecipazioni statali per il quinquennio 1967-71, illustrato nel presente documento, e alle iniziative aggiuntive che il Ministero sta studiando, d'intesa con le amministrazioni interessate, in ottemperanza a quanto concordato nella riunione del Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno del 27 luglio 1966.

Nel settore dei servizi, nel corso del 1965, sono iniziati i lavori relativi al piano (1965-70) di potenziamento ed ammodernamento del sistema telefonico (al cui parziale finanziamento concorre anche la Cassa per il Mezzogiorno con fondi appositamente stanziati dalla Banca Europea degli Investimenti), che comporterà una spesa complessiva di 20,7 miliardi di lire.

In conseguenza di tale iniziativa, nel corso dell'anno i numeri di centrale automatici sono aumentati di oltre 7.500; gli abbonati e gli apparecchi hanno registrato un incremento netto rispettivamente di 6.308 e 8.678 unità. Gli investimenti relativi hanno superato i 3 miliardi di lire.

Per il 1966 gli investimenti programmati ammontano a 3,6 miliardi di lire. Essi permetteranno un incremento di 9.500 apparecchi telefonici e 6.500 abbonati.

Per quanto concerne i trasporti aerei, nel quadro di un più ampio potenziamento delle frequenze, è prevista nel quinquennio l'istituzione di nuovi collegamenti fra la Sardegna ed altre città italiane, con l'introduzione, appena si renderanno agibili gli aeroporti locali, di aviogetti del tipo Caravelle.

Quanto al programma di potenziamento dei collegamenti marittimi esso è strettamente collegato alle decisioni che in sede interministeriale debbono ancora essere adottate in merito alla ristrutturazione delle linee di p.i.n., sulla base delle conclusioni della Commissione a suo tempo istituita presso il Ministero della marina mercantile.

I programmi del settore radio-televisivo verranno a migliorare sensibilmente le condizioni di ricezione, consentendo, così, un notevole sviluppo dell'utenza nell'isola. In particolare è previsto il potenziamento del I e II canale televisivo e degli impianti a modulazione di frequenza; è contemplata altresì la costruzione a Cagliari della sede regionale della R.A.I.-TV.

Nel settore delle infrastrutture turistiche il programma in corso di realizzazione da parte della Compagnia Internazionale della Parabola d'Oro del gruppo I.R.I. precede la valorizzazione della baia di Porto Conte mediante la costruzione di un centro alberghiero e di nuclei residenziali. Gli investimenti per l'attuazione di detto programma sono stimati in circa 2 miliardi di lire.

Nel comparto manifatturiero, come è noto, le società Alsar e Safen, facenti capo alla Carbosarda, hanno in programma due importanti iniziative:

a) un impianto per la produzione dell'alluminio lingotto, che avrà una capacità produttiva di 100.000 tonnellate, richiederà nel suo complesso un investimento pari a 65 miliardi di lire ed assorbirà circa 1.000 addetti;

b) un impianto per la produzione di ferroleghie, che potrà comportare un investimento di circa 6 miliardi di lire con un'occupazione di circa 300 unità.

Per quanto concerne il programma AMMI, si è innanzitutto predisposta una azione volta a realizzare un più intenso sviluppo ed una più efficiente organizzazione delle miniere sarde della società sia attraverso la costruzione di nuovi impianti sia attraverso l'ampliamento e l'ammodernamento di quelli di arricchimento dei minerali, tramite l'adozione di un forno Waelz.

La Sardegna, come è noto, è il distretto minerario più importante del nostro Paese: in particolare la provincia di Cagliari fornisce, ancora, più del 10 per cento dell'intera produzione mineraria italiana. Anche per il rifornimento di minerale della società AMMI le riserve della Sardegna hanno importanza preminente e contribuiscono a formare quasi i due terzi delle riserve aziendali. Circa tre quarti degli investimenti previsti dall'AMMI nel settore minerario, nel periodo che va dal 1° luglio 1963 al 31 dicembre 1968, risulteranno localizzati in Sardegna: una quota rilevante di essi, pari al 28 per cento, è già stata realizzata e si prevede che a tutto il 1966 saranno portati a compimento due terzi di detti investimenti.

Per quanto riguarda il programma metallurgico dell'AMMI, gli investimenti previsti in oltre 15 miliardi di lire saranno destinati alla costruzione del nuovo stabilimento per la produzione congiunta di piombo e di zinco.

Nel 1966 è previsto l'avvio della costruzione degli impianti — in particolare di quelli di agglomerazione, di lavaggio del gas, di produzione dell'acido solforico e del forno « Imperial Smelting » — e di altri investimenti per infrastrutture. Il programma sarà continuato negli anni successivi e se ne prevede la conclusione entro il 1968.

In Sardegna la società AMMI svolge anche una produzione di minerali di antimonio, che vengono trattati nella fonderia di Villasalto. La fonderia inizierà prossimamente a trattare anche i concentrati provenienti dalla nuova miniera di Manciano (Toscana); in relazione a questo nuovo impegno si renderà necessario l'ampliamento della fonderia e la dotazione di un forno a suola per la riduzione di ossidi ottenuti dai concentrati provenienti da Manciano.

La società SANAC, del gruppo I.R.I., ha predisposto un programma di ammodernamento e potenziamento degli stabilimenti di Cagliari per un ammontare di investimenti che, nel quinquennio 1967-71, potrà raggiungere circa un miliardo di lire.

SERIE STORICA DEGLI INVESTIMENTI DELLE PARTECIPAZIONI STATALI NEL MEZZOGIORNO NEL PERIODO 1957-1964
(miliardi di lire)

SETTORI	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964
Siderurgia, metallurgia e attività connesse	9,6	10,9	10,1	13,1	18,0	24,2	166,4	173,4
Cemento	0,5	1,5	0,4	0,8	0,3	0,3	3,9	9,9
Mecanica	2,1	1,4	1,5	5,3	9,9	14,4	13,8	8,8
Cantieri navali		1,4	1,2	4,9	1,4	1,9	1,0	1,5
Idrocarburi	13,8	13,5	16,2	26,5	24,8	38,2	71,4	31,9
Petrochimica e altre produzioni chimiche				4,1	8,3	44,1	7,4	21,6
Tessile	1,1	1,7	1,5	1,1	0,6	0,9	1,0	1,3
Energia elettrica e nucleare	17,5	25,5	25,9	32,0	60,4	87,8	(a) 10,3	(a) 11,2
Telefoni	1,1	11,3	16,2	18,8	22,5	27,1	26,0	27,2
Radiotelevisione	1,8	1,8	2,0	1,9	3,6	3,9	3,0	2,4
Autostrade (b)	1,2	3,7	3,3	11,5	16,1	19,6	14,0	14,2
Terme	—	—	—	—	0,6	0,9	1,2	0,6
Varie	0,2	1,2	1,8	0,4	1,2	4,1	11,6	25,8
Totale (c)	48,9	73,9	80,1	120,4	167,7	267,4	331,0	329,8

(a) Gli investimenti del settore elettrico per il 1963 e 1964 riguardano la Carbosarda.

(b) Compresi i contributi A.N.A.S.

(c) Le differenze rispetto alle cifre pubblicate nelle Relazioni programmatiche degli anni scorsi sono dovute principalmente, oltre che alla variazione nel numero delle società considerate, ad una riclassificazione di alcune voci e ad una più esatta imputazione temporale degli investimenti.

TABELLA N. 21.

SERIE STORICA DEGLI INVESTIMENTI DELLE PARTECIPAZIONI STATALI NEL MEZZOGIORNO NEL PERIODO 1957-1964
(composizione percentuale)

SETTORI	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964
Siderurgia, metallurgia e attività connesse	19,63	14,75	12,61	10,88	10,73	9,05	50,27	52,58
Cemento	1,02	2,03	0,50	0,66	0,18	0,11	1,18	3,00
Meccanica	4,30	1,89	1,87	4,40	5,90	5,39	4,17	2,67
Cantieri navali	—	1,89	1,50	4,07	0,83	0,71	0,30	0,45
Idrocarburi	28,22	18,27	20,22	22,01	14,79	14,29	21,57	9,67
Petrochimica e altre produzioni chimiche	—	—	—	3,41	4,95	16,49	2,25	6,55
Tessile	2,25	2,30	1,87	0,92	0,36	0,34	0,30	0,39
Energia elettrica e nucleare	35,79	34,51	32,34	26,58	36,02	32,83	(a) 3,11	(a) 3,39
Telefoni	2,25	15,29	20,22	15,61	13,42	10,13	7,85	8,25
Radiotelevisione	3,68	2,44	2,50	1,58	2,15	1,46	0,91	0,73
Autostrade (b)	2,45	5,01	4,12	9,55	9,60	7,33	4,23	4,31
Terme	—	—	—	—	0,36	0,34	0,36	0,18
Attività varie	0,41	1,62	2,25	0,33	0,71	1,53	3,50	7,83
Totale (c)	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

(a) Gli investimenti del settore elettrico per il 1963 e 1964 riguardano la Carbosarda.

(b) Compresi i contributi A.N.A.S.

(c) Le differenze rispetto alle cifre pubblicate nelle Relazioni programmatiche degli anni scorsi sono dovute principalmente, oltre che alla variazione nel numero delle società considerate, ad una riclassificazione di alcune voci e ad una più esatta imputazione temporale degli investimenti.

SERIE STORICA DEGLI INVESTIMENTI DELLE PARTECIPAZIONI STATALI NEL MEZZOGIORNO NEL PERIODO 1957-1964
(% sugli investimenti in Italia delle partecipazioni statali)

SETTORI	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964
Siderurgia, metallurgia, attività connesse	29,00	24,72	24,11	28,17	22,44	19,60	55,76	54,75
Cemento	31,25	27,27	11,11	40,00	9,67	6,67	52,00	72,79
Meccanica	12,96	14,00	12,19	26,90	28,86	28,29	30,00	24,31
Cantieri navali	31,87	18,42	16,22	44,95	16,47	22,35	11,63	14,42
Idrocarburi (a) .....	..	32,53	39,51	74,02	41,33	36,94	53,16	43,64
Petrochimica e altre produzioni chimiche .....	..	..	..	30,60	41,09	89,27	47,40	77,90
Tessile	100,00	100,00	100,00	78,57	75,00	34,62	40,00	41,94
Energia elettrica e nucleare	35,07	41,53	39,85	54,79	67,19	63,90	(b) 100,00	(b) 100,00
Telefoni	2,36	20,55	24,14	24,61	27,21	28,50	28,57	28,07
Radiotelevisione	38,30	46,15	35,71	22,35	32,43	36,79	26,55	21,24
Autostrade (c)	8,96	9,54	7,52	29,26	34,26	35,90	26,17	15,76
Terme	—	—	—	—	50,00	52,94	44,44	20,00
Attività varie	5,88	15,58	32,73	8,33	14,12	47,67	50,21	69,62
Totale (d)	19,51	23,62	26,33	37,87	37,42	41,08	46,96	45,15

(a) Per effettuare il confronto col totale degli investimenti in Italia sono stati detratti gli investimenti non localizzabili (flotta, impianti mobili, ecc.).
(b) Gli investimenti del settore elettrico per il 1963 e 1964 riguardano la Carbosarda.

(c) Compresi i contributi A.N.A.S.

(d) Le differenze rispetto alle cifre pubblicate nelle Relazioni programmatiche degli anni scorsi sono dovute principalmente, oltre che alla variazione nel numero delle società considerate, ad una riclassificazione di alcune voci e ad una più esatta imputazione temporale degli investimenti.

NUOVE INIZIATIVE MANIFATTURIERE DELLE PARTECIPAZIONI STATALI
NEL MEZZOGIORNO

Settori	Società	Produzione	Gruppo	Zona	Data di entrata in esercizio
Metallurgia	Italsider	Siderurgia	I.R.I.	Taranto	1964
	Soprefin	Prefabbricati in acciaio	I.R.I.	Sessa Aurunca	1964
	AMMI	Lavorazione piombo e zinco	AMMI	Iglesiente	1967-71
	S.A.F.E.N.	Ferroleghie	E.F.I.M.	Sardegna	1967-71
	A.L.S.A.R.	Alluminio	E.F.I.M.	Sardegna	1967-71
Meccanica	Alfa Romeo	Montaggio autovetture R. 4	I.R.I.	Pomigliano d'Arco	1962
	A.T.E.S.	Produzioni elettroniche	I.R.I.	Catania	1962
	Dürkopp Italia	Cuscinetti a rotolamento	I.R.I.	Casoria	1962
	Nuovo Pignone	Carpenteria metallica	E.N.I.	Vibo Valentia	1962
	Pignone Sud	Apparecchiature elettroniche industriali	E.N.I.-E.F.I.M.	Bari	1962
	Siemens	Apparecchiature per telecomunicazioni	I.R.I.	S. M. Capua Vetere	1963
	Fucine Meridionali	Getti e fucinati in acciaio; lavorazioni meccaniche varie	E.N.I.-E.F.I.M.	Bari	1963
	O.Me.Ca.	Costruzioni ferroviarie	I.R.I.	R. Calabria	1964
	Warworth Europa	Valvole speciali	I.R.I.	Patti	1964
	A.L.C.E.	Elettromeccanica	E.F.I.M.	Pomezia	1965
	Breda Hupp	Condizionatori d'aria	E.F.I.M.	Bari	1965
	B.R.I.F.	Motori motocoltivatori ed ingranaggi	E.F.I.M.	Bari	1966
	Ferrosud	Costruzioni ferroviarie	E.F.I.M.	Matera	1967-71
	Alfa Romeo	Autoveicoli industriali	I.R.I.	Pomigliano d'Arco	1967-71
	Termosud	Caldaje per centrali termiche e generatori di vapore	E.F.I.M.	Gioia del Colle	1967-71
Cemento	Breda Precision	Elettronica	E.F.I.M.	Pomezia	1967-71
	Wayne Italiana	Distributori per carburanti	I.R.I.	Pomezia	1967-71
	Cavemer	Clinker di cemento	I.R.I.	Maddaloni	1964
Tessile	Italsider	Cemento	I.R.I.	Taranto	1964
	Manifatture Confezioni meridionali	Confezioni	I.R.I.	Nocera	1965
	Lanerossi	Filati acrilici	E.N.I.	Foggia	1965
Chimica	Gagliano	Confezioni	E.N.I.	Enna	1966
	Confezioni				
	ANIC	Petrolchimica	E.N.I.	Gela	1963
Varie	ANIC	Petrolchimica	E.N.I.	Valle del Basento	1964
	Ajinomoto	Glutammato monosodico	E.F.I.M.	Manfredonia	1966
	Insud				
Varie	Italperga	Contenitori di carta per usi speciali	E.F.I.M.	Barletta	1964
	Cartiera Mediterranea	Carta	E.F.I.M.	Barletta	1965
	Brema	Pneumatici	E.F.I.M.	Modugno	1965
	S.I.V.	Vetro	E.N.I.-E.F.I.M.	Vasto	1965
	Frigodaunia	Prodotti surgelati	E.F.I.M.	Foggia	1965
	ME.CA.	Cavi elettrici isolati	E.F.I.M.	Giovinazzo	1965
	Alfacavi	Cavi telefonici	I.R.I.	Benevento	1966
	Elettrografite Meridionale	Elettrodi	E.F.I.M.	Caserta	1967-71
	Italsil	Sabbie silicee	E.F.I.M.	Lucania	1967-71

L'ATTIVITA' DELLE PARTECIPAZIONI STATALI ALL'ESTERO

Le attività all'estero nel quadro della politica delle partecipazioni statali

1. — Gli interventi all'estero delle partecipazioni statali non si esauriscono nella tradizionale attività aziendale di ricerca di sbocchi alle proprie produzioni di beni e manufatti o di accordi con altre aziende nei mercati stranieri. Coerenti con la funzione ad esse affidata dal legislatore, le aziende a partecipazione statale, accanto all'attività di esportazione vera e propria, essenziale per gruppi industriali di grandi dimensioni, svolgono una serie di interventi che le caratterizzano e qualificano come complessi imprenditoriali nei quali la considerazione del pubblico interesse giuoca un ruolo essenziale e determinante.

Aspetti peculiari di tali interventi sono soprattutto:

- a) l'azione per l'approvvigionamento di materie prime e, in particolare, di fonti energetiche;
- b) l'attività nel campo della progettazione e dell'impiantistica industriale, che si traduce in un notevole contributo all'affermazione del lavoro italiano all'estero, specie nel quadro dell'apporto italiano ai programmi di assistenza tecnica ai Paesi in via di sviluppo;
- c) la formazione di quadri tecnici stranieri, sia nelle aziende sia nelle scuole specializzate delle partecipazioni statali e più in generale, la cooperazione tecnica con i paesi in via di sviluppo (invio di esperti, ecc.);
- d) la collaborazione industriale con gruppi stranieri, per elevare il livello tecnico e la qualità dei prodotti e dei servizi delle partecipazioni statali.

Tutt'altro che secondaria è peraltro divenuta, specie in questi ultimi tempi, l'importanza della attività di esportazione delle partecipazioni statali, sia per i suoi riflessi sulla bilancia valutaria, sia soprattutto, per l'impulso che essa reca al raggiungimento o al mantenimento di quei livelli quantitativi che sono condizione per una produzione di alto *standard* tecnico e qualitativo. Come è stato ricordato, ciò costituisce uno dei fattori e la principale condizione della ripresa in atto, dopo l'avversa fase congiunturale, dell'economia italiana.

L'azione nel settore energetico e nell'approvvigionamento di materie prime

2. — Nel settore energetico, come è illustrato ampiamente nell'apposito capitolo sugli idrocarburi, l'intervento delle partecipazioni statali all'estero ha per obiettivo soprattutto l'acquisizione di propri giacimenti, che consentano più soddisfacenti equilibri nell'approvvigionamento energetico del mercato nazionale.

Nello sviluppo di tale azione, l'E.N.I. ha investito all'estero complessivamente, sino al 1966, circa 385 miliardi di lire. Oltre il 36 per cento di tale somma è stato impegnato direttamente nella ricerca e produzione mineraria e la quota restante in tutte quelle attività integrate che sono indispensabili alla costituzione di un efficiente gruppo petrolifero operante su scala internazionale.

I primi risultati di tale azione sono noti. Il gruppo E.N.I. produce attualmente circa 4,8 milioni di tonnellate di greggio nella RAU, 1,2 milioni di tonnellate nel Golfo Persico e ha individuato giacimenti produttivi ed economicamente utilizzabili in Tunisia e in Nigeria. Altre ricerche sono in corso sia nei suddetti paesi che in Libia, Marocco e nel Mare del Nord.

Per dare ai programmi dimensioni più adeguate, sono previsti nel prossimo quinquennio 1967-71 investimenti all'estero nella ricerca e produzione mineraria per circa 220 miliardi, oltre a 80 miliardi nelle attività integrate (1). Per queste ultime, come si è in altra occasione sottolineato, si sono raggiunti livelli di espansione che consentono nel futuro di concentrare gli interventi nei mercati nei quali le prospettive commerciali sono più convenienti e in quelli nei quali la presenza di attività di distribuzione e raffinazione del gruppo è necessaria per svolgere in modo soddisfacente gli stessi programmi di ricerca e coltivazione di giacimenti.

Giova ancora una volta ricordare che, con la sua politica, l'azienda pubblica italiana ha anticipato orientamenti che sono oggi in discussione nel quadro della definizione di una politica europea degli approvvigionamenti energetici e che, inoltre, ha concretamente reso operative formule di collaborazione e associazione con i Paesi produttori alle quali, in prospettiva, si guarda per l'intero complesso problema dei rapporti economici tra i paesi industrializzati e quelli del terzo mondo.

In attesa che i programmi di ricerca si sviluppino in tutta la loro ampiezza, le partecipazioni statali hanno affrontato il problema degli approvvigionamenti di greggio e gas naturale a medio termine stipulando accordi che garantiscano forniture differenziate e a costi convenienti. In tal modo il rifornimento di prodotti petroliferi è stato parzialmente svincolato da una dipendenza dalle grandi compagnie internazionali che avrebbe potuto compromettere i livelli di competitività nel mercato nazionale.

Nel campo dell'approvvigionamento di materie prime, rilevante è stata l'azione condotta, in particolare, dalla Finsider, concretatasi soprattutto nella partecipazione a società estere aventi per scopo la ricerca e lo sfruttamento di giacimenti di minerali di ferro.

Questi interventi diretti consentono un approvvigionamento sicuro delle qualità volute, a prezzi generalmente inferiori a quelli del mercato, del quale non risentono le fluttuazioni. Essi, inoltre, migliorano la situazione contrattuale del gruppo Finsider sul mercato mondiale dei minerali perché consentono — a parte la riduzione delle quantità da acquistare — una conoscenza più diretta delle condizioni di produzione e dei costi.

Queste operazioni hanno richiesto un notevole impegno organizzativo e finanziario, che l'esperienza di questi anni ha peraltro dimostrato opportuno e tempestivo. Le partecipazioni assunte — nelle società Miferma (Mauritania), Wabush Mining (Labrador), Bong Mining (Liberia), Sesa Goa e Min Goa (India) — sono ormai di una dimensione notevole e sono gestite da un'apposita società, la Finsider International, con sede al Lussemburgo.

La progettazione e l'impiantistica industriale

3. — È nota l'importanza che riveste, per un paese industrializzato come il nostro, la presenza nel campo della progettazione e dell'impiantistica industriale, sia per l'affermazione del lavoro italiano all'estero, sia per la mole di forniture che viene così automaticamente ad essere commissionata all'Italia, sia, anche, ai fini dello svolgimento di una politica di concreto e operante impegno nelle relazioni di scambio internazionali e nella collaborazione economica tra paesi ed aree di diverso sviluppo economico.

Il gruppo E.N.I. ha da vari anni dedicato a questo campo un notevole interesse, assumendo una serie di importanti commesse in paesi stranieri, per le quali notevole è stato il contributo in tecnici specializzati e forniture delle aziende del gruppo. Particolarmente significativo è stato lo sviluppo di tali forniture negli ultimi due anni, nei quali si è passati da 30 miliardi (1964) a 60,1 miliardi di lire (1965).

Tra i principali lavori in corso o completati nel 1965 sono da segnalare in particolare: la posa di condotte in Argentina (Santa Cruz-Buenos Aires), Pakistan (Multan-Lyallpur-Dandot-Gharibwal-

(1) È opportuno ricordare che attualmente le partecipazioni statali coprono largamente il loro fabbisogno per investimenti all'estero con mezzi finanziari reperiti direttamente nei paesi stranieri. Confrontare a tale proposito il capitolo sul finanziamento.

Shahdara), India (Haldia-Barauni-Kanpur e metanodotti del Gujarat), Brasile (Rio-Belo Horizonte) e Spagna (Malaga); le attività di perforazione per conto dell'Ente Petrolifero Indiano, dello Stato Ellenico e dell'Ente di Stato Argentino; la progettazione, la fornitura e il montaggio di raffinerie in Jugoslavia (Bosanski Brod e Rijeka), Grecia (Salonico), Polonia (Plock), Giordania (Zarqa), Cina (Fushur), Pakistan (Karachi), Brasile (Belo Horizonte e Porto Alegre), Iraq (Daura), Norvegia (Sola); la progettazione, la fornitura e il montaggio di impianti petrolchimici in Jugoslavia (Skopje), U.R.S.S. (Tula), Grecia (Kavalla) e Siria (Homs); infine, l'impianto di Madrid per produzione di gas di città.

Quanto al gruppo I.R.I., merita di essere ricordata in particolare l'azione che esso da tempo svolge, oltre che nel campo delle forniture di impianti, macchinari e manufatti, anche in quello dell'impiantistica (2).

Questa azione, che ha portato tra l'altro alla realizzazione di cementerie, di impianti petrolchimici e per la produzione di fertilizzanti (in Jugoslavia, Romania, India, ecc.) e di grandi centrali elettriche, termiche e idriche (specialmente in vari paesi del Sud-America), è destinata ad essere fortemente sviluppata in conseguenza della maggiore capacità produttiva del settore siderurgico (tubi di tutti i diametri, prefabbricati e grandi carpenterie metalliche) e della maggiore disponibilità per un'azione all'estero di organismi tecnici precedentemente impegnati quasi esclusivamente in Italia, come la Cosider. All'ulteriore potenziamento dell'attività del gruppo I.R.I. in questo settore contribuirà anche la recente decisione di ampliare il campo d'azione di quest'ultima società, mediante la mobilitazione e la concentrazione delle capacità tecniche ed organizzative che nel settore dell'impiantistica erano precedentemente frazionate fra varie aziende del gruppo.

Prospettive interessanti per il gruppo si sono aperte a questo proposito per l'aggiudicazione di importanti commesse relative alla realizzazione di grandi opere infrastrutturali e impianti complessi (Centrale del Mantaro ed altri grandi impianti in Perù, Turchia, Africa settentrionale, ecc.).

Un cenno particolare merita poi l'azione iniziata con lo studio e la progettazione organica di poli di sviluppo e degli impianti connessi, in paesi che affrontano le prime fasi dell'industrializzazione (come il progetto INGA nel Congo), anche in collegamento con le competenti istituzioni internazionali.

La formazione di quadri tecnici

4. — Nel complesso, soprattutto negli interventi che, come quello nel Congo, sono stati realizzati nel quadro di una più ampia programmazione dello sviluppo delle aree in questione, l'attività delle partecipazioni statali in questo campo ha fornito contributi ragguardevoli all'azione internazionale volta a dotare i paesi in via di sviluppo di infrastrutture idonee alla valorizzazione delle risorse umane e naturali.

Parallelamente, allo stesso obiettivo è stata ispirata l'azione svolta dalle partecipazioni statali nel campo della formazione di quadri tecnici specializzati.

Come è più dettagliatamente esposto nel capitolo dedicato alla formazione professionale, anche nel 1965 l'I.R.I. ha organizzato l'annuale corso di perfezionamento per tecnici stranieri, con larga partecipazione di giovani africani, asiatici, dell'America Latina e dell'Europa dell'Est (nel complesso, 117 *stagiaires* di 37 paesi). È opportuno notare che questi corsi si svolgono con un collegamento sempre maggiore con gli organismi internazionali interessati ai problemi dell'assistenza tecnica: oltre ai borsisti indicati dalla Comunità economica europea, frequentano infatti attualmente i corsi I.R.I. alcuni borsisti designati dal G.A.T.T. e altri selezionati dal Ministero degli esteri, attraverso i suoi uffici all'estero.

(2) Rilevante in questo quadro è stata, nel periodo più recente, la partecipazione della Siderexport al consorzio con la SAIPEM, per la costruzione del grande gasdotto Santa Cruz-Buenos Aires. Altre importanti forniture di tubi di grande diametro sono state fatte in Libia e in paesi dell'Europa Orientale.

Va segnalata anche, per l'I.R.I., l'iniziativa allo studio, in collaborazione con il Ministero degli esteri, per preparare per conto dell'ONU — e precisamente per conto del Centro di Sviluppo Industriale, destinato a divenire in un prossimo futuro l'ente specializzato delle Nazioni Unite per gli studi di pre-investimento — un corso speciale riservato alla formazione di un certo numero di tecnici, di livello elevato, del settore siderurgico e di quello tessile.

Intensa è stata anche, nel 1965, l'attività dell'E.N.I. nel campo della formazione di tecnici stranieri. Nel 1965, la Scuola « Enrico Mattei » di studi superiori sugli idrocarburi, che ha ripreso la propria attività articolando i propri corsi su tre orientamenti di studio (minerario, chimico ed economico-amministrativo), è stata frequentata da una quarantina di giovani stranieri provenienti da 16 paesi. Numerosi altri giovani hanno seguito corsi addestrativi presso società del gruppo (115 borsisti, provenienti da 14 paesi) o sono stati iscritti per una regolare frequenza dei corsi in università italiane (9 borsisti, tutti provenienti dalla Nigeria).

Si può dire che l'azione delle partecipazioni statali ha costituito uno strumento di utile integrazione di quella svolta, in questo campo, al livello degli organismi ufficiali governativi. È noto, infatti, che, per quanto riguarda la concessione di borse di studio, si è lamentata una certa inadeguatezza nel numero di quelle riguardanti le discipline tecniche che il Governo italiano ha potuto mettere a disposizione dei paesi in via di sviluppo. In questo quadro si può anche porre il problema di una maggiore collaborazione tra Governo e imprese per rafforzare l'intervento governativo nel campo dell'allestimento di scuole di formazione professionale ed in quello della preparazione di quadri tecnici, oltre che a livello teorico, anche sulla base di una precisa conoscenza dei problemi specifici degli ambienti nei quali i giovani addestrati sono destinati ad operare.

Le vendite all'estero delle aziende a partecipazione statale

5. — Le esportazioni delle aziende a partecipazione statale sono, come si è ricordato, progressivamente aumentate nel corso degli ultimi anni: in valore assoluto, nell'ultimo quinquennio, sono passate da 174 miliardi a oltre 429 miliardi, segnando un incremento percentuale medio annuo di quasi il 20 per cento. Nel 1965, in particolare, le esportazioni delle partecipazioni statali sono aumentate del 30 per cento e sono passate a rappresentare oltre il 18 per cento del fatturato complessivo di tutte le aziende a partecipazione statale operanti in territorio nazionale (contro il 15 per cento nell'anno precedente e livelli ancora inferiori negli altri anni). Le imprese sono riuscite così a neutralizzare, in parte, gli effetti del ristagno della domanda interna, realizzando un maggiore inserimento in un mercato internazionale caratterizzato da una concorrenza assai vivace e da prezzi spesso meno remunerativi di quelli prevalenti nel mercato interno (3).

(3)

TABELLA N. 24.

FATTURATO ESTERO DEGLI ENTI E SOCIETÀ A PARTECIPAZIONI STATALI
(miliardi di lire)

A N N I	I.R.I.	E.N.I. (a)	E.F.I.M.	Cogne	AMMI	A.T.I.	Totale
1963	161,5	133,4	4,7	0,8	0,2	1,7	302,3
1964	199,7	118,5	7,0	0,5	0,8	3,3	329,8
1965	236,8	176,1	12,2	0,8	0,3	3,2	429,4

(a) Si è considerato il solo fatturato delle aziende operanti in Italia. Il fatturato delle aziende operanti all'estero è stato, per i tre anni considerati, rispettivamente di 60,5, 100,7 e 140,1 miliardi di lire.

Questo impegno ha fatto sì che nel 1965 le esportazioni raggiungessero, nell'ambito delle partecipazioni statali, il 55 per cento del fatturato chimico e petrolchimico, il 32 per cento di quello del settore idrocarburi, il 30 per cento di quello cantieristico, il 23 per cento di quello meccanico e il 22 per cento di quello siderurgico.

È da ricordare, inoltre, che la rilevazione delle esportazioni non comprende i noli e i biglietti dei servizi aerei e marittimi, per i quali, come è noto, un'incidenza molto forte è data dai servizi svolti fuori dell'ambito nazionale.

Va poi considerato che alle esportazioni andrebbero aggiunte le vendite relative a produzioni realizzate all'estero, in parte con forniture nazionali, da aziende controllate dalle partecipazioni statali; il fatturato di queste aziende (operanti essenzialmente nel settore degli idrocarburi), pressoché inesistente nel 1960, ha raggiunto nel 1965 la cifra di 140 miliardi di lire.

Le esportazioni di prodotti siderurgici, che erano già aumentate nel 1964 (+ 22 per cento), si sono ulteriormente accresciute nel 1965 (+ 41 per cento), raggiungendo i 131,4 miliardi di lire: in particolare, la principale azienda del settore, l'Italsider, ha registrato nel 1965 circa 80 miliardi di vendite all'estero. In una situazione di ricavi unitari quasi sempre cedenti a causa dell'intensa concorrenza internazionale, l'aumento delle esportazioni in quantità è stato ancora più marcato: oltre il 55 per cento rispetto al 1964, il che ha portato il totale delle vendite a 18 milioni di tonnellate (in peso greggio equivalente).

Anche nel settore petrolchimico le esportazioni sono fortemente aumentate nel 1964 (+ 41,7 per cento) e nel 1965 (+ 38,6 per cento), raggiungendo in tale anno un valore di 57,4 miliardi di lire. Nel settore degli idrocarburi, ad una flessione nel 1964, ha fatto riscontro una crescita nel 1965 a livelli (96 miliardi) superiori del 19 per cento a quelli del 1963: in particolare, sono stati esportati 27,4 miliardi di greggio e prodotti petroliferi, mentre le fatturazioni per altre forniture (impianti, trasporti e raffinazione per conto) sono ammontate a 68,6 miliardi di lire.

Nel settore meccanico le esportazioni, che erano aumentate nel 1964 (+ 9 per cento), sono lievemente diminuite nel 1965 (— 1,1 per cento), ammontando nel complesso a 86,2 miliardi di lire (di cui 62,6 miliardi delle aziende I.R.I., 13,5 miliardi di quelle E.N.I., 9,8 miliardi di quelle E.F.I.M. e 0,3 miliardi della Cogne). È da considerare peraltro il buon andamento del ramo automobilistico, che ha registrato un aumento delle esportazioni del 12,6 per cento; in particolare, il numero delle autovetture Alfa Romeo esportate è salito nel 1965 del 14,4 per cento, contro una riduzione del 2,4 per cento verificatasi nelle esportazioni delle altre case automobilistiche. Confortante è risultato anche, nel 1965, l'andamento degli ordini per l'estero: le aziende meccaniche del gruppo I.R.I., che contribuiscono per la quota prevalente alle esportazioni delle partecipazioni statali del settore, hanno infatti registrato, al netto delle commesse NATO, un incremento degli ordini per l'estero del 55 per cento.

L'andamento delle esportazioni nel settore cantieristico (42,6 miliardi nel 1965, contro 40,7 miliardi nel 1964 e 24,6 miliardi nel 1963) ed in quello tessile (9,2 miliardi nel 1965, contro 8 miliardi nel 1964 e 7,2 miliardi nel 1963) ha contribuito ad attenuare gli effetti negativi della pesante situazione della domanda interna in questi settori.

La collaborazione tecnica e industriale

6. — Come si è detto in altra parte della Relazione, allo sviluppo di una propria autonoma attività di ricerca sono legate, nel campo del progresso tecnologico, le prospettive di affermazione e consolidamento delle partecipazioni statali particolarmente in quei settori nei quali si è in presenza di tecnologie più complesse e più moderne, oppure di un accentuato dinamismo tecnico.

In molti casi, per motivi tecnici ed economici, si presenta il problema della convenienza ad integrare questa azione autonoma con iniziative combinate con gruppi o aziende che possono portare il contributo della ricerca e dell'esperienza fatte in altri paesi industrializzati. In linea generale si

può dire che, quando ciò non divenga un elemento frenante dello sviluppo, nel quadro di accordi di preservazione delle situazioni di mercato, o di subordinazione della ricerca tecnica e scientifica nazionale, risultati positivi possono certamente essere ottenuti mediante un allargamento della ricerca sul piano della collaborazione internazionale.

La collaborazione tecnico-industriale delle partecipazioni statali con altri gruppi stranieri si è concretata, sino al 1965, in accordi stipulati o in fase di avanzata trattativa relativamente alle seguenti imprese: Selenia (Raitheon), Breda Precision (General Precision), Brema (Fireston), S.I.V. (Libbey Owens Ford Glass), Terninoss (U.S. Steel), Celdit (Dominion-Tar), IMAM-Aerfer (Douglas), Wayne Italiana, Walworth Europa, Fag Italiana, Ajinomoto-Insud, Breda Hupp e Ansaldo-Lips; nel corso del 1965 è stato anche impostato l'accordo Ansaldo S. Giorgio-C.G.E., in merito al quale si fa riferimento a quanto si dirà più avanti nella terza parte del presente documento.

Contemporaneamente, sono stati stipulati accordi di collaborazione commerciale o per iniziative ed attività all'estero, soprattutto dalle aziende E.N.I. (oltre che nella ricerca, anche nelle attività di raffinazione, distribuzione e trasporto di prodotti petroliferi), Finsider (nella vendita di prodotti siderurgici e nella produzione di minerali di ferro) ed E.F.I.M. (in varie produzioni meccaniche), nonché dall'Alfa Romeo.

OCCUPAZIONE E POLITICA DEL LAVORO

1. — La politica delle partecipazioni statali è caratterizzata, anche nel campo dell'occupazione e dei problemi del lavoro, da un costante adeguamento alle mutevoli esigenze dell'evoluzione della economia italiana.

È anzitutto da sottolineare l'importanza delle modificazioni intervenute nel mercato del lavoro a seguito della vasta redistribuzione, verificatasi in questi anni, dell'occupazione fra i vari settori economici, nonché per l'apparizione, almeno in certe regioni e per determinati mestieri, di strozzature nella disponibilità di mano d'opera. Ciò ha influito sul processo di rivalutazione salariale, determinando bruschi avvicinamenti dei livelli retributivi della nostra mano d'opera a quelli dei Paesi più sviluppati; conseguentemente sono risultati assorbiti, in molti casi, i vantaggi, in termini di concorrenza internazionale, che le aziende italiane traevano dal minor costo del lavoro.

D'altra parte la recente pausa congiunturale e il diverso ritmo della ripresa nei singoli rami produttivi hanno posto in particolare evidenza ben note situazioni di crisi strutturale di alcuni settori, mentre sono venuti intensificandosi i problemi connessi all'inserimento — che comporta una più aspra concorrenza e impone un più rapido ritmo di progresso tecnologico — del nostro Paese in un più vasto mercato.

Ne è derivata la necessità di intensificare gli sforzi volti all'aumento della produttività, per neutralizzare gli effetti della forte ascesa dell'incidenza dei costi di lavoro sul costo unitario dei prodotti. Questa azione, intesa a salvaguardare le capacità competitive della nostra industria, e quindi le sue possibilità di sviluppo, è, del resto, la sola capace di consentire degli incrementi di occupazione e di reddito che non siano limitati ad un breve periodo, ma, bensì, si traducano in una tendenza evolutiva di fondo dell'economia italiana.

In questo quadro, il sistema delle partecipazioni statali ha nondimeno cercato di sostenere i livelli di occupazione in tutta la misura consentita dalla necessità di un inserimento, a carattere propulsivo, nella dinamica di mercato. Questa azione di sostegno è stata intrapresa non soltanto per chiari motivi di ordine sociale, ma anche, e soprattutto, per ragioni economiche generali e cioè per collaborare alla politica anticongiunturale del Governo, sostenendo il livello della domanda interna.

In tal modo si è riusciti a far sì che l'occupazione complessiva delle imprese a partecipazione statale, dopo l'aumento di 3.000 unità, verificatosi nel 1964, rimanesse sostanzialmente stabile nel 1965, nonostante la riduzione dell'1 per cento globalmente registrata, in quest'ultimo anno, dalle forze di lavoro italiane e quella, del 2 per cento, registrata dall'occupazione nazionale. Questo raffronto, pur significativo, non dà pienamente conto dello sforzo compiuto, in questo campo, dalle partecipazioni statali: l'espandersi di forme di occupazione indipendente e a scarsa produttività ha infatti contenuto il tasso di diminuzione dell'occupazione globale. Il raffronto può essere più correttamente istituito, per ragioni di omogeneità, con le variazioni, avvenute su scala nazionale, dell'occupazione dipendente nei settori dell'industria e dei servizi; alla stabilità dell'occupazione nelle aziende a partecipazione statale si contrappone, in tal caso, una riduzione del 3,30 per cento dell'occupazione nazionale.

Va naturalmente precisato che la costanza del livello di occupazione registrato presso il sistema delle partecipazioni statali è la risultante di incrementi e diminuzioni verificatesi nei vari settori e presso le varie aziende. In parte ciò riflette una tendenza di fondo che caratterizza le economie dina-

niche del nostro tempo e che è venuta vieppiù affermandosi, anche nel nostro Paese, a escludere che una garanzia dell'occupazione sia ricercata attraverso misure volte a fissare i lavoratori presso la stessa azienda, o nello stesso mestiere, per tutta la durata della loro vita professionale. La diversa intensità del progresso tecnologico, e quindi dei ritmi di aumento della produttività, e la varia evoluzione del mercato nei diversi settori danno luogo, contemporaneamente, a fenomeni di scarsità o sovrabbondanza di mano d'opera, a seconda dei comparti produttivi. In conseguenza i tentativi di evitare riclassamenti dei lavoratori addetti a settori divenuti insufficientemente produttivi, o comunque incapaci di impiegare la totalità dei lavoratori precedentemente in essi occupati, non possono avere che un carattere temporaneo, risolvendosi, altrimenti, in uno sperpero di risorse incompatibile con le esigenze di progresso economico e sociale del Paese.

Il sistema delle partecipazioni statali non si è trovato impreparato ad affrontare i fenomeni, sopra sommariamente delineati, che la recente evoluzione congiunturale ha reso più evidenti o più acuti per quanto riguarda certi settori, ma che hanno caratteristiche strutturali. In effetti gli obiettivi e, corrispondentemente, l'azione delle partecipazioni statali nel campo dell'occupazione e della politica del lavoro si sono andati evolvendo nel tempo.

Fino a pochi anni or sono le imprese a partecipazione statale avevano posto il proprio impegno precipuo nell'arrecare un contributo sostanziale alla politica di sviluppo dell'occupazione. Più recentemente, in armonia con lo sviluppo economico del Paese, l'impegno delle partecipazioni statali è venuto indirizzandosi verso aspetti qualitativi, pur con i necessari ed opportuni temperamenti.

L'obiettivo di sostegno e sviluppo dell'occupazione ha conservato una notevole rilevanza in relazione all'intervento nelle aree depresse e nelle zone la cui vita economica è largamente dipendente dall'attività di settori o industrie in crisi. Anche in questi casi, peraltro, si ha una presenza concomitante dei problemi qualitativi e degli obiettivi quantitativi. Nelle aree depresse è infatti necessario trasformare una mano d'opera che non ha caratteristiche adatte alle necessità dell'industria moderna in una che risponda a queste esigenze. Nelle zone colpite da crisi è invece spesso necessario realizzare una trasformazione delle qualifiche dei lavoratori, per metterli in grado di inserirsi in quei processi di riconversione industriale che le partecipazioni statali vanno gradualmente ponendo in atto, sostituendo alle aziende in crisi delle unità produttive sane e suscettibili di sviluppo; obiettivo che viene perseguito non solo per assicurare un'occupazione produttiva alla mano d'opera già da esse dipendente, ma soprattutto per sostenere il livello globale di attività economica, onde evitare la decadenza di queste zone e, conseguentemente, il sottoutilizzo o la dispersione del capitale sociale ivi esistente.

Quando non esistono condizionamenti di questo genere, o quando essi sono stati felicemente superati, assume il suo pieno sviluppo l'impegno qualitativo mirante ad assicurare un miglioramento del livello professionale dei lavoratori ed un loro più pronto adeguamento alle esigenze poste dal progresso della struttura economica nazionale. In tal modo le partecipazioni statali, mentre accrescono la mobilità ascensionale dei lavoratori, conseguendo così un obiettivo di carattere sociale, concorrono alla realizzazione della politica governativa volta ad assicurare una migliore rispondenza tra domanda ed offerta di lavoro. Esse arrecano quindi, anche per questa via, un valido apporto allo sviluppo economico nazionale. Infatti, nella nuova situazione italiana, questa corrispondenza è una condizione indispensabile per conseguire un più sostenuto ritmo di progresso economico, a seguito dei notevoli miglioramenti della produttività globale che vengono in tal modo resi possibili.

L'opera svolta dalle partecipazioni statali in questo campo non si arresta all'istruzione e qualificazione della mano d'opera, ma si estende a tutti i livelli professionali, essendo in essa compresa la formazione dei quadri intermedi e superiori. In tal modo essa mira a soddisfare la necessità, caratteristica dell'industria moderna, di disporre di un personale d'inquadramento sempre più numeroso e qualificato, capace cioè di far fronte alle sempre maggiori esigenze di coordinamento e programmazione dell'attività aziendale, conseguenti alla sempre maggiore complessità dei cicli produttivi.

In proposito occorre osservare che, in una economia dinamica e in una situazione di rapido progresso tecnologico, è indispensabile assicurare alle aziende una elevata capacità di adattamento ai cambiamenti, in modo da permettere una celere introduzione e diffusione delle innovazioni. Questa

necessità è tanto più cogente in quanto, in un'economia aperta, risulta indispensabile tenere il passo nella pratica applicazione, ai fini produttivi, dei sempre nuovi ritrovati della scienza e della tecnica.

La formazione di quadri capaci di porre rapidamente in opera i nuovi modi di produzione, tecnici ed organizzativi, oltre ad essere utile per le aziende, nei confronti delle quali è garanzia di più rapido sviluppo, svolge perciò anche una funzione di stimolo per l'intera economia; essa viene pertanto a svolgere, in definitiva, una funzione creatrice di vere e proprie economie esterne. Questa funzione è tanto più importante in quanto gli incrementi di reddito che l'economia nazionale può trarre dalla capacità di rapida assimilazione delle innovazioni crescono in funzione del ritmo del progresso tecnico, ed esso non è mai stato celere come oggi. In conseguenza può ben affermarsi che nell'economia mondiale operano fattori tendenti a modificare la struttura ottimale del capitale, nel senso di dare maggior peso a quello investito nell'uomo e nelle sue capacità di apprendimento. È perciò che la capacità dei dirigenti delle aziende a partecipazione statale diviene un fattore sempre più importante per assicurare lo sviluppo del sistema. Di qui nasce la necessità di un costante accertamento della loro rispondenza alle notevoli esigenze dell'economia e della tecnica, e di una loro piena responsabilizzazione, a tutti i livelli.

L'occupazione nel 1965 e nel 1966

2. — A fine 1965 il personale delle aziende a partecipazione statale ammontava a 368.500 unità, di cui oltre 245 mila operai e circa 123 mila impiegati e dirigenti. Nel corso del 1965 il personale occupato presso le aziende a partecipazione statale è rimasto quindi invariato, risultato, questo, che può ritenersi soddisfacente date le difficoltà che hanno caratterizzato lo scorso anno e che, come si è detto, si sono tradotte, su scala nazionale, in una non irrilevante diminuzione dell'occupazione — specie di quella dipendente nei settori dell'industria e servizi, in cui opera il sistema delle partecipazioni statali — e della stessa forza di lavoro.

In proposito non deve trarre in inganno l'apparente diminuzione di 1.500 unità risultante dalla tabella n. 27. Infatti, i dati delle serie statistiche ivi riportate, che forniscono l'esatta situazione della occupazione globalmente registrata al 31 dicembre di ciascun anno presso le aziende a partecipazione statale, non sempre consentono confronti omogenei, data la possibile variazione del numero delle società controllate.

Tipici esempi sono quelli del 1957 e del 1962, con l'assunzione del controllo di importanti aziende tessili, e quello del 1963, con il passaggio all'ENEL del settore elettrico.

Nello scorso anno si è avuta l'assunzione del controllo della Italcable e il trasferimento all'ENEL delle attività elettriche della Carbosarda. Dato che il numero degli occupati presso le due aziende è pressoché uguale, ciò non ha comportato una variazione nell'occupazione complessiva, ma soltanto un aumento dell'incidenza delle aziende di servizi sul totale dell'occupazione.

In secondo luogo, i valori indicati nella tabella si riferiscono all'occupazione globale e comprendono quindi anche il personale assunto all'estero con contratto a tempo determinato per la realizzazione di specifici impianti o lavori. Questa occupazione non ha carattere permanente e, terminati i lavori, quando essi son eseguiti per conto terzi, la sua scomparsa non viene neppure parzialmente compensata da una stabile occupazione di altro tipo.

È appunto al completamento, nel 1965, di alcune grandi opere eseguite all'estero per conto di terzi che deve attribuirsi un calo di circa 1.000 unità nell'occupazione globale del sistema.

In conseguenza l'apparente diminuzione di circa 1.500 addetti si riduce, per la parte interessante l'Italia, a sole 500 unità e cioè a un valore praticamente irrilevante.

Occorre infine osservare che tutte le rilevazioni relative all'occupazione sono basate, per esigenze statistiche, sul tipo di contratto che lega i lavoratori alle aziende: solo quelli direttamente ad esse vincolati da un contratto di lavoro dipendente vengono perciò censiti. Sfugge quindi alla rilevazione

non soltanto l'insieme dell'occupazione indotta cui il sistema dà luogo, valutabile in 100 mila unità circa, ma anche quella costituita da persone che lavorano in modo permanente ed esclusivo al servizio delle aziende a partecipazione statale, senza peraltro disporre di un contratto di lavoro dipendente, il rapporto essendo basato su contratti di altro tipo, quali, ad esempio, quelli di concessione. Il nucleo più importante di questo personale — che correttamente dovrebbe essere incluso nell'occupazione del sistema — è formato dagli addetti alla rete di distribuzione stradale dell'AGIP e alle connesse attività sussidiarie, quali bar, ristoranti, tavole calde e motel. In questo solo gruppo si è registrato un aumento di circa 1.000 addetti, che ne ha portato il numero totale a 19.000 unità, di modo che può ben dirsi che nel 1965 si è complessivamente registrato un leggero aumento — 500 unità circa — dell'occupazione fornita in Italia dal sistema delle partecipazioni statali.

Considerando l'evoluzione dell'occupazione per grandi settori si nota che in quello industriale, all'aumento verificatosi nella siderurgia e nella chimica fa riscontro una diminuzione nei settori meccanico, cantieristico e tessile, e cioè in quei rami dell'industria manifatturiera maggiormente colpiti dalla non favorevole congiuntura che, soprattutto per gli ultimi due, ha acuitizzato la situazione di crisi strutturale. Si deve osservare in proposito che la riduzione di personale nel settore tessile è una conseguenza dell'opera di ristrutturazione in corso, secondo le linee di politica economica indicate dal Governo. Diminuzioni sono state registrate altresì nel settore delle aziende varie, in conseguenza del trasferimento delle attività elettriche della Carbosarda all'ENEL, e in quello degli idrocarburi, a seguito soprattutto del già ricordato completamento di lavori assunti all'estero per conto terzi, ma anche, seppure in minor misura, per il concorrere di altre cause, quali il disarmo di alcune piccole unità della flotta e l'avvio della riorganizzazione del servizio commerciale dell'AGIP.

In complesso si è quindi registrata una diminuzione nell'occupazione industriale, cui si contrappone un incremento equivalente nel gruppo delle aziende di servizi; l'aumento è stato soprattutto sensibile nel settore telefonico, in cui, alla naturale espansione dovuta allo sviluppo del servizio, si è aggiunta l'assunzione della Italcable. Stabile è invece il personale occupato dalle aziende bancarie e finanziarie, nonostante l'aumento dei capitali amministrati. È, questa, una chiara manifestazione del successo conseguito dall'azione volta ad incrementare la produttività del settore, intrapresa per evitare un aumento del costo di gestione del denaro che, riflettendosi sui tassi di interesse attivi applicati dalle banche, potrebbe influenzare negativamente la ripresa in atto nell'economia.

Per quanto concerne la ripartizione regionale dell'occupazione, è degno di rilievo il fatto che il numero degli addetti delle aziende a partecipazione statale ubicate nel Mezzogiorno si è accresciuto di quasi 2.000 unità, risultato, questo, tanto più significativo in quanto conseguito nella non facile situazione del 1965, in cui si è registrata una flessione dell'occupazione nell'ambito dell'economia italiana. A questo incremento si dovrebbe poi aggiungere quello intervenuto negli occupati aventi un contratto di concessione. L'aumento effettivo, in ogni caso, risulterebbe ancora più sensibile ove, stabilendo il confronto tra dati omogenei, si tenesse conto del passaggio all'ENEL dei dipendenti della Carbosarda.

Occorre altresì sottolineare che nel Mezzogiorno solo in due settori — idrocarburi e tessile — si sono registrate leggere diminuzioni dell'occupazione, rimasta invece stabile in tre altri settori — bancario, cementiero e termale — e aumentata in ciascuno degli altri sette settori di attività delle partecipazioni statali.

Va sottolineato che l'incremento di occupazione realizzato nel Mezzogiorno non deriva da un trasferimento di attività dal Centro-Nord al Mezzogiorno, ma è la conseguenza della politica, perseguita ormai da diversi anni, tendente a localizzare in questa regione tutti quegli incrementi di capacità produttiva che non sono vincolati a particolari ubicazioni, o a stabilimenti già esistenti, da stretti legami tecnici od economici. In tal modo il sistema delle partecipazioni statali opera per trasformare la struttura industriale del Mezzogiorno accrescendone il peso in quei comparti produttivi caratterizzati da una più forte dinamica di mercato e quindi suscettibili di maggiori sviluppi futuri. È per questo che nel Mezzogiorno si registrano degli aumenti di occupazione anche in settori caratterizzati, su scala nazionale, da una flessione dovuta ad una dinamica di mercato negativa o comunque troppo lenta

OCUPAZIONE NELLE AZIENDE A PARTECIPAZIONE STATALE IN ITALIA E
NEL MEZZOGIORNO - Anno 1965
(migliaia di unità)

SETTORI	Italia	Mezzogiorno (a)	Mezzogiorno in% Italia (a)
<i>Siderurgia, metallurgia e attività connesse — Totale</i>	73,4	14,3	19,5
— ricerca e produzione di minerali ferrosi ...	(1,7)	(0,5)	(29,4)
— ricerca e produzione di altri minerali	(2,5)	(1,1)	(44,0)
— produzione siderurgica	(68,7)	(12,7)	(18,5)
— altre produzioni metallurgiche	(0,4)	(—)	(—)
— flotta	(0,1)	(NL)	(NL)
<i>Cemento</i>	2,1	0,9	42,9
<i>Meccanica</i>	59,4	12,3	20,7
<i>Cantieri navali (b)</i>	28,3	3,9	13,8
<i>Idrocarburi e attività connesse — Totale</i>	19,1	3,9	21,2
— ricerca e produzione mineraria	(3,3)	(1,2)	(36,4)
— trasporto e distribuzione metano	(2,1)	(0,1)	(4,8)
— raffinazione, trasporto e distribuzione prodotti petroliferi	(8,0)	(2,0)	(25,0)
— attività ausiliarie degli idrocarburi	(5,0)	(0,6)	(12,0)
— flotta	(0,7)	(NL)	(NL)
<i>Chimica — Totale</i>	9,9	3,8	38,4
— petrolchimica	(8,0)	(3,7)	(46,3)
— altre produzioni chimiche	(1,9)	(. .)	(. .)
<i>Tessile</i>	16,5	2,7	16,4
<i>Telefoni</i>	46,3	9,9	21,4
<i>Radiotelevisione</i>	9,5	1,2	12,6
<i>Trasporti marittimi</i>	13,0	NL	NL
<i>Trasporti aerei</i>	7,2	NL	NL
<i>Autostrade</i>	1,9	NS	NS
<i>Terme</i>	3,1	0,4	12,9
<i>Cinema</i>	0,6	—	—
<i>Attività varie — Totale</i>	31,1	9,2	36,8
— manifatturiere	(25,3)	(7,1)	(37,0)
— servizi	(5,8)	(2,1)	(36,2)
Totale settori industriali e di servizi	321,4	62,5	21,4
Bancarie e finanziarie	32,4	4,8	14,8
Totale generale	353,8	67,3	20,7

(a) Nei dati relativi al Mezzogiorno sono esclusi gli addetti ai settori non localizzabili sul piano regionale e quelli occupati in settori a localizzazione non significativa (ad esempio, le attività di costruzione o di lavori pubblici). Questi dati sono anche esclusi dal computo delle percentuali di incidenza dell'occupazione meridionale sul totale nazionale.

(b) Compresi gli stabilimenti meccanici del gruppo Fincantieri.

per permettere l'introduzione, a livelli di occupazione invariati, di quelle tecniche produttive moderne, imposte dalla concorrenza internazionale, che sono la sola valida garanzia di futuri sviluppi.

In questo contesto, e tenuto conto del non ancora completo superamento delle difficoltà congiunturali, acquista maggior rilievo l'incremento di occupazione, complessivamente pari a circa 6.000 unità, che si stima sarà conseguito nel 1966. Tale incremento sarà dovuto per circa 2.500 unità alle aziende industriali, con incrementi particolarmente sensibili della meccanica, della siderurgia, della chimica e delle aziende varie. Il restante aumento dell'occupazione si verificherà nei settori dei servizi, a seguito, soprattutto, dell'espansione di quello telefonico.

Astraendo dalle attività la cui occupazione non è territorialmente localizzabile (come trasporti marittimi ed aerei) o la cui localizzazione non è significativa (come nel caso di aziende che si dedicano alla costruzione di impianti, edifici ed opere pubbliche, dando luogo, a seconda dell'ubicazione delle commesse ottenute, a costanti trasferimenti dall'una all'altra regione della mano d'opera presso di esse occupata), l'incremento di occupazione si riduce a 5.000 unità; esso avrà luogo in misura pari ad oltre il 65 per cento presso le aziende meridionali. In conseguenza l'occupazione fornita dal sistema delle partecipazioni statali nel Mezzogiorno, aumentando di 3.400 unità circa, si accrescerà di oltre il 5 per cento nel solo 1966.

Formazione professionale

3. — L'attività di formazione professionale è destinata a ricevere nei prossimi anni un particolare impulso, onde assicurare un miglior utilizzo del personale occupato presso le aziende a partecipazione statale, rendendolo meglio rispondente alle esigenze delle nuove tecniche produttive e dei moderni sistemi organizzativi; ciò faciliterà, almeno per una parte di esso, più ampi sviluppi di carriera.

Nel corso del 1965 si è raddoppiata la partecipazione ai corsi di riqualificazione e perfezionamento delle maestranze organizzati presso i centri I.F.A.P. (I.R.I.-Formazione addestramento professionale) di Trieste, Genova, Terni, Napoli e Taranto. Complessivamente 3.900 persone hanno frequentato questi corsi e quelli biennali per giovani lavoratori. Un ulteriore sviluppo hanno avuto anche i corsi per tecnici intermedi e superiori; in quest'ultimo campo ai corsi per neodiplomati si sono aggiunti quelli biennali per tecnici superiori dipendenti d'azienda, istituiti presso i centri di Genova, Milano e Napoli. Pure in sviluppo è stata l'attività del centro per la formazione di quadri direttivi, articolata in corsi generali e corsi speciali per la direzione del personale e per analisti di sistemi aziendali.

Nell'ambito del gruppo E.N.I. i corsi di formazione del personale di nuova assunzione e di qualificazione di quello già in servizio sono stati frequentati da circa 2.000 persone; ad esse vanno aggiunti oltre 600 partecipanti ai corsi organizzati dall'AGIP per i gestori della sua rete di distribuzione.

Inoltre, nel 1965, la Scuola Enrico Mattei di studi superiori sugli idrocarburi ha ripreso la sua attività, dopo una radicale riorganizzazione che ha portato all'adozione di tre orientamenti di studio: minerario, chimico ed economico-amministrativo.

Dal canto suo l'E.F.I.M., in collaborazione con la Cassa per il Mezzogiorno, ha organizzato due corsi, uno per tecnici ed uno per operai, presso la Società Italiana Vetro di Vasto mentre un terzo, per la formazione di operai da occupare nella produzione di cavi elettrici, è stato tenuto a Giovinazzo (Bari). È inoltre continuata regolarmente l'attività del Centro Addestramento Professionale Breda di Sesto San Giovanni.

Anche la Scuola per operai siderurgici di Aosta della Società Cogne ha effettuato regolarmente vari corsi di addestramento professionale.

Nei prossimi anni è previsto un ulteriore potenziamento dell'attività di formazione a tutti i livelli. In particolare verrà potenziata l'attività del centro I.R.I. per la formazione di quadri dirigenti; i corsi su tecniche direzionali speciali verranno estesi, mentre verrà iniziata un'attività intesa a fornire

alle aziende del gruppo la necessaria assistenza per la preparazione e l'aggiornamento di esperti nei problemi di formazione del personale.

Va infine ricordato che, come segnalato precedentemente, l'I.R.I., nell'ambito dell'attività di preparazione e aggiornamento dei quadri direttivi, ha inoltre assunto una partecipazione nella Formez, organismo specializzato della Cassa per il Mezzogiorno per la formazione di dirigenti sia di imprese private sia di amministrazioni locali ed altri enti a carattere pubblico. In tal modo si è inteso porre l'esperienza e gli strumenti didattici di cui l'I.R.I. dispone al servizio di questa iniziativa di rilevante interesse per il futuro sviluppo del Mezzogiorno.

TABELLA N. 26.

OCCUPAZIONE NELLE AZIENDE A PARTECIPAZIONE STATALE

DISTRIBUZIONE REGIONALE 1965 (a)

(migliaia di unità)

SETTORI	Piemonte	Liguria	Lombardia	Trentino-A. Adige	Friuli-Venezia G.	Veneto	Emilia	Italia Setentr.	Toscana	Marche	Umbria	Lazio	Italia Centrale	Abruzzi e Molise	Campania	Puglie	Basilicata	Calabria	Sicilia	Sardegna	Italia Meridion.	Totale Italia
Siderurgia, metallurgia e attività connesse...	8,5	14,5	17,9	0,2	1,9	1,4	0,1	44,5	8,4	—	6,1	0,6	15,1	—	7,9	4,8	—	—	—	1,1	13,8	73,4
Cemento	0,3	..	..	—	—	..	0,1	0,4	0,2	—	0,3	0,2	0,7	—	0,6	0,2	—	—	—	0,1	0,9	2,0
Meccanica	0,3	9,4	25,8	—	1,7	0,3	2,4	39,9	5,1	0,3	—	1,8	7,2	0,7	9,0	1,1	—	0,7	0,8	..	12,3	59,4
Cantieri navali (b)	—	11,5	—	—	10,4	1,9	—	23,8	0,6	—	—	—	0,6	—	3,1	0,8	—	—	—	—	3,9	28,3
Idrocarburi	0,3	0,3	7,6	—	..	1,5	1,5	11,2	1,2	0,2	..	1,9	3,3	0,3	0,6	1,0	0,2	0,1	1,5	0,2	3,9	18,4
Chimica	—	0,2	0,8	—	0,1	—	3,4	4,5	—	—	1,5	0,1	1,6	—	—	..	1,3	—	2,4	—	3,8	9,9
Tessile	—	..	0,1	—	—	9,3	..	9,4	4,2	0,2	—	..	4,4	—	2,7	—	—	—	—	—	2,7	16,5
Telefoni	6,6	2,4	8,4	0,7	0,9	3,2	3,3	25,5	3,0	0,8	0,5	7,0	11,3	0,7	3,3	1,3	0,2	0,7	2,5	0,8	9,5	46,3
Radiotelevisione	1,7	0,1	1,4	0,1	0,2	0,1	0,2	3,8	0,2	0,1	..	4,3	4,6	0,1	0,5	0,1	..	0,1	0,2	0,1	1,1	9,5
Terme	0,2	—	0,1	..	—	0,9	1,0	2,2	0,5	—	—	..	0,5	—	0,4	..	—	—	—	—	0,4	3,1
Cinema	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,6	0,6	—	—	—	—	—	—	—	—	0,6
Attività varie	2,6	2,4	5,3	0,3	0,5	0,1	0,1	11,3	1,6	0,1	0,1	2,4	4,2	2,5	4,8	1,2	—	—	0,5	0,2	9,2	24,7
— carta	(—)	(—)	(..)	(0,3)	(—)	(—)	(—)	(0,3)	(—)	(—)	(—)	(..)	(..)	(0,6)	(0,2)	(0,3)	(—)	(—)	(—)	(—)	(1,1)	(1,4)
— vetro	(—)	(—)	(—)	(—)	(—)	(—)	(—)	(—)	(0,5)	(—)	(—)	(0,1)	(0,6)	(1,2)	(—)	(—)	(—)	(—)	(—)	(—)	(1,2)	(1,8)
— altre manifatturiere	(2,2)	(1,9)	(4,1)	(—)	(0,4)	(—)	(—)	(8,6)	(1,0)	(0,1)	(—)	(1,5)	(2,6)	(0,7)	(3,1)	(0,8)	(—)	(—)	(—)	(—)	(4,6)	(15,8)
— altre di servizi	(0,4)	(0,5)	(1,2)	(—)	(0,1)	(0,1)	(0,1)	(2,4)	(0,1)	(—)	(0,1)	(0,8)	(1,0)	(—)	(1,5)	(0,1)	(—)	(—)	(0,5)	(0,2)	(2,3)	(5,7)
Bancarie e finanziarie	2,6	2,1	10,1	0,3	0,6	1,2	2,3	19,2	1,6	0,2	0,2	6,6	8,6	0,2	1,7	1,0	..	0,3	1,1	0,4	4,7	32,5
Totale	23,1	42,9	77,5	1,6	16,3	19,9	14,4	195,7	26,6	1,9	8,7	25,5	62,7	4,5	34,6	11,5	1,8	1,9	9,0	2,9	66,2	324,6

(a) I dati riportati non corrispondono a quelli nazionali in quanto nella presente tabella non è inclusa l'occupazione non localizzabile o che non ha localizzazione significativa. Lievi differenze sono inoltre dovute agli arrotondamenti.

(b) Compresi gli stabilimenti meccanici del gruppo Fincantieri.

OCCUPAZIONE NELLE AZIENDE A PARTECIPAZIONE STATALE — 1953-65
(migliaia di unità) (a) (b)

ANNO	Siderurgia		Cemento		Meccanica		Cantieri navali		Chimica		Idrocarburi		Energia elettrica e nucleare		Telefoni		Radio-televisione									
	operai	impiegati	operai	impiegati	operai	impiegati	operai	impiegati	operai	impiegati	operai	impiegati	operai	impiegati	operai	impiegati	operai	impiegati								
1953	51,5	7,5	59,0	0,8	0,1	38,0	9,9	47,9	33,5	6,6	40,1	3,0	0,8	3,8	8,4	4,3	12,7	10,5	5,1	15,6	3,3	12,8	0,5	3,7	4,2	
1954	51,9	7,5	59,4	0,8	0,2	37,9	10,3	48,2	32,4	6,6	39,0	3,0	0,7	3,7	8,5	4,5	13,0	10,4	5,3	15,7	3,5	13,5	0,6	3,9	4,5	
1955	53,5	7,7	61,2	0,9	0,2	38,7	10,8	49,5	31,5	6,7	38,2	2,9	0,8	3,7	8,9	4,8	13,7	10,4	5,4	15,8	3,9	14,6	0,7	4,4	5,1	
1956	55,3	8,0	63,3	0,9	0,2	39,6	11,3	50,9	32,7	6,9	39,6	2,8	1,1	4,0	8,5	4,8	13,3	10,6	5,5	16,1	4,3	15,6	0,9	4,8	5,7	
1957	56,7	8,2	64,9	0,9	0,3	39,1	11,7	50,8	32,9	6,9	39,8	3,6	1,6	5,2	8,9	5,3	14,2	11,2	6,1	17,3	7,7	25,5	1,0	5,0	6,0	
1958	54,8	8,5	63,3	0,9	0,3	37,4	11,3	48,7	31,4	6,9	38,3	3,7	1,5	5,2	9,1	5,5	14,6	11,5	6,6	18,1	8,4	27,0	1,2	5,4	6,6	
1959	54,9	8,8	63,7	1,0	0,3	35,7	10,7	46,4	29,5	6,6	36,1	3,9	1,6	5,5	9,0	5,9	14,9	11,9	6,8	18,7	9,4	28,9	1,3	5,8	7,1	
1960	55,2	9,1	64,3	1,0	0,4	35,7	10,6	46,3	29,4	6,5	35,9	4,4	1,7	6,1	9,4	7,0	16,4	11,7	7,0	18,7	10,2	31,1	1,5	6,1	7,6	
1961	58,9	10,4	69,3	1,1	0,4	37,9	12,0	49,9	27,9	6,3	34,2	4,7	1,9	6,6	15,3	9,8	25,1	12,1	7,3	19,4	11,1	36,4	2,0	6,6	8,6	
1962	60,1	11,6	71,7	1,2	0,5	43,4	13,8	57,2	26,3	6,3	32,6	5,6	2,0	7,6	17,8	12,6	30,4	12,4	7,7	20,1	12,0	39,0	1,8	7,1	8,9	
1963	60,8	12,4	73,2	1,3	0,5	47,1	15,1	62,2	25,1	5,9	31,0	6,6	2,3	8,9	19,9	13,0	32,9	28,3	12,3	40,6	2,0	7,3	9,3
1964	60,1	12,6	72,7	1,5	0,6	45,4	15,0	60,4	24,0	5,8	29,8	7,2	2,4	9,6	19,4	12,7	32,1	28,7	13,7	42,4	1,9	7,4	9,3
1965	60,8	12,6	73,4	1,5	0,6	44,3	15,3	59,6	22,7	5,6	28,3	7,6	2,3	9,9	18,3	11,7	30,0	30,2	17,0	47,2	1,9	7,6	9,5

(a) Al fine di dar meglio conto dell'evoluzione del fenomeno occupazionale, le serie storiche sono state rielaborate sulla base dei cicli produttivi, su cui sono, del resto, basate le statistiche relative ad altri fenomeni quali investimenti, fatturato, ecc.

In conseguenza, nelle serie relative alla siderurgia e agli idrocarburi sono stati inseriti i dati relativi ai dipendenti delle flotte Finsider ed E.N.I., escorporati dalla serie dei trasporti marittimi. Dalla serie relativa agli idrocarburi sono stati inoltre escorporati i dati relativi alla petrolchimica, che, con quelli attinenti alla chimica, prima compresi tra le aziende varie, sono andati a costituire la nuova serie « chimica ». Nei cantieri navali sono, peraltro, inclusi gli occupati degli stabilimenti meccanici della Fincantieri.

Tutti i dati sono rilevati al 31 dicembre, salvo quelli del settore termale, caratterizzato da ampie fluttuazioni stagionali, per il quale vengono forniti i dati dell'occupazione media nel corso dell'anno. E questo un perfezionamento rispetto alle precedenti edizioni che indicavano l'occupazione in alta stagione; tuttavia la laboriosità delle elaborazioni statistiche necessarie non ha permesso di effettuare questa trasformazione per i dati precedenti al 1964.

Una maggiore disaggregazione dei dati relativi all'occupazione — esclusa quella all'estero — è fornita dalla tabella n. 25 che evidenzia anche la incidenza per settore dell'occupazione nel Mezzogiorno.

(b) Nella voce impiegati sono compresi anche i dirigenti.

N.B. — a) siderurgia: I.R.I., AMMI, Cogne; b) cemento: I.R.I., E.N.I.; c) meccanica: I.R.I., E.N.I., E.F.I.M., Cogne; d) cantieri navali: I.R.I., E.F.I.M.; e) chimica: I.R.I., E.N.I., E.F.I.M.; f) idrocarburi: E.N.I.; g) energia elettrica e nucleare: I.R.I., E.N.I.; h) telefoni: I.R.I.; i) radiotelevisione: I.R.I.; j) trasporti marittimi: I.R.I.; m) trasporti aerei: I.R.I.; n) autostrade: I.R.I.; o) terme: I.R.I. fino al 1956 poi Ente Terme; p) cinema: Cinecittà, Istituto Luce; q) tessili: I.R.I., E.N.I.; r) varie: I.R.I., E.N.I., E.F.I.M., Carbosarda, A.T.I., Cogne, Cremona Nuova, S.A.M.E., Ente Terme; s) bancarie e finanziarie: I.R.I. (banche e società finanziarie), E.F.I.M. (società finanziarie).

Segue: TABELLA N. 27.

OCCUPAZIONE NELLE AZIENDE A PARTECIPAZIONE STATALE — 1953-65
(migliaia di unità) (a) (b)

ANNO	Trasporti marittimi		Trasporti aerei		Autostrade		Terme		Cinema		Tessili		Varie		Bancarie e finanziarie		Totale										
	operai	impiegati	operai	impiegati	operai	impiegati	operai	impiegati	operai	impiegati	operai	impiegati	operai	impiegati	operai	impiegati	operai	impiegati									
	totale	totale	totale	totale	totale	totale	totale	totale	totale	totale	totale	totale	totale	totale	totale	totale	totale	totale									
1953	8,6	4,2	12,8	0,5	0,9	1,4	—	—	—	0,1	0,1	0,7	0,2	0,9	—	—	—	—	29,9	3,7	33,6	5,1	21,8	26,9	200,5	72,2	272,7
1954	8,8	4,3	13,1	0,6	1,1	1,7	—	—	—	0,1	0,1	0,7	0,2	0,9	—	—	—	—	24,1	3,3	27,4	5,1	22,3	27,4	194,8	73,8	268,6
1955	9,2	4,3	13,5	0,8	1,3	2,1	—	—	—	0,1	0,1	0,7	0,2	0,9	—	—	—	—	20,5	3,0	23,5	5,1	23,0	28,1	194,5	76,6	271,1
1956	9,1	4,4	13,5	0,9	1,7	2,6	0,3	0,1	0,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21,5	3,4	24,9	5,1	23,8	28,9	200,3	80,5	280,8
1957	9,5	4,4	13,9	1,2	1,9	3,1	0,7	0,3	1,0	3,7	0,5	4,2	0,6	0,3	0,9	6,1	0,4	6,5	21,2	3,2	24,4	5,2	24,2	29,4	220,3	88,0	308,3
1958	9,3	4,4	13,7	1,5	2,6	4,1	0,7	0,4	1,1	3,7	0,5	4,2	0,8	0,2	1,0	6,0	0,4	6,4	20,2	3,8	24,0	5,2	24,5	29,7	216,0	91,2	307,2
1959	9,0	4,3	13,3	1,6	3,1	4,7	0,9	0,6	1,5	3,7	0,5	4,2	0,7	0,2	0,9	4,6	0,4	5,0	22,2	4,3	26,5	5,1	24,4	29,5	214,5	99,7	308,2
1960	8,8	4,2	13,0	2,0	3,8	5,8	0,3	0,6	0,9	3,7	0,5	4,2	0,6	0,2	0,8	4,6	0,4	5,0	21,8	5,2	27,0	5,1	25,4	30,5	216,1	98,9	315,0
1961	8,4	4,2	12,6	2,1	4,3	6,4	0,3	0,7	1,0	3,8	0,5	4,3	0,6	0,2	0,8	4,5	0,5	5,0	23,4	4,9	28,3	5,1	26,6	31,7	233,4	107,7	341,1
1962	8,5	4,5	13,0	2,4	5,2	7,6	0,1	1,2	1,3	3,9	0,5	4,4	0,5	0,2	0,7	16,9	1,7	18,6	21,3	6,5	27,8	5,2	26,6	31,8	254,4	120,0	374,4
1963	9,0	4,6	13,6	2,5	5,9	8,4	0,2	1,2	1,4	4,0	0,5	4,5	0,5	0,2	0,7	16,9	1,8	18,7	21,9	6,8	28,7	5,4	27	32,4	251,5	116,8	368,3
1964	8,9	4,4	13,3	2,7	6,4	9,1	0,3	1,5	1,8	2,7	0,5	3,2	0,4	0,2	0,6	15,8	1,6	17,4	25,6	8,0	33,6	5,3	27,3	32,6	249,9	120,1	370,0
1965	9,0	4,4	13,4	2,8	6,7	9,5	0,3	1,6	1,9	2,6	0,5	3,1	0,4	0,2	0,6	14,9	1,6	16,5	23,0	8,1	31,1	5,1	27,3	32,4	245,4	123,1	368,5

(a) Al fine di dar meglio conto dell'evoluzione del fenomeno occupazionale, le serie storiche sono state rielaborate sulla base dei cicli produttivi, su cui sono, del resto, basate le statistiche relative ad altri fenomeni quali investimenti, fatturato, ecc.

In conseguenza, nelle serie relative alla siderurgia e agli idrocarburi sono stati inseriti i dati relativi ai dipendenti delle flotte Finsider ed E.N.I., escorporati dalla serie dei trasporti marittimi. Dalla serie relativa agli idrocarburi sono stati inoltre escorporati i dati relativi alla petrolchimica, che, con quelli attinenti alla chimica, prima compresi tra le aziende varie, sono andati a costituire la nuova serie « chimica ». Nei cantieri navali sono, peraltro, inclusi gli occupati degli stabilimenti meccanici della Fincantieri.

Tutti i dati sono rilevati al 31 dicembre, salvo quelli del settore termale, caratterizzato da ampie fluttuazioni stagionali, per il quale vengono forniti i dati dell'occupazione media nel corso dell'anno. È questo un perfezionamento rispetto alle precedenti edizioni che indicavano l'occupazione in alta stagione; tuttavia la laboriosità delle elaborazioni statistiche necessarie non ha permesso di effettuare questa trasformazione per i dati precedenti al 1964.

Una maggiore disaggregazione dei dati relativi all'occupazione — esclusa quella all'estero — è fornita dalla tabella n. 25 che evidenzia anche la incidenza per settore dell'occupazione nel Mezzogiorno.

(b) Nella voce impiegati sono compresi anche i dirigenti.

N.B. — a) siderurgia: I.R.I., AMMI, Cogne; b) cemento: I.R.I., E.N.I.; c) meccanica: I.R.I., E.N.I., E.F.I.M., Cogne; d) cantieri navali: I.R.I., E.F.I.M.; e) chimica: I.R.I., E.N.I., E.F.I.M.; f) idrocarburi: E.N.I.; g) energia elettrica e nucleare: I.R.I., E.N.I.; h) telefoni: I.R.I.; i) radiotelevisione: I.R.I.; l) trasporti marittimi: I.R.I.; m) trasporti aerei: I.R.I.; n) autostrade: I.R.I.; o) terme: I.R.I. fino al 1956 poi Ente Terme; p) cinema: Cinecittà, Istituto Luce; q) tessili: I.R.I., E.N.I.; r) varie: I.R.I., E.N.I., E.F.I.M., Carbosarda, A.T.I., Cogne, Cremona Nuova, S.A.M.E., Ente Terme; s) bancarie e finanziarie: I.R.I. (banche e società finanziarie), E.F.I.M. (società finanziarie).

TABELLA N. 28.

OCCUPAZIONE NELLE AZIENDE INDUSTRIALI A PARTECIPAZIONE STATALE UBICATE NEL MEZZOGIORNO
(migliaia di unità) (a)

ANNO	Sidurgia		Cemento		Meccanica		Cantieri navali		Chimica		Idrocarburi		Energia elettrica e nucleare		Telefoni		Radio-televisione		Terme		Tessili		Varie		Totale		
	addetti	% sul totale Sud	addetti	% sul totale Sud	addetti	% sul totale Sud	addetti	% sul totale Sud	addetti	% sul totale Sud	addetti	% sul totale Sud	addetti	% sul totale Sud	addetti	% sul totale Sud	addetti	% sul totale Sud	addetti	% sul totale Sud	addetti	% sul totale Sud	addetti	% sul totale Sud	addetti	% sul totale Sud	addetti	% sul totale Sud
1953	8,3	17,5	0,3	0,6	7,8	16,4	3,6	7,6	—	—	2,0	4,2	7,0	14,7	0,5	1,1	0,3	0,6	0,1	0,2	—	—	17,6	37,1	47,5	100,0	
1954	8,2	18,8	0,4	0,9	7,7	17,0	3,5	8,6	—	—	2,1	4,8	7,1	16,3	0,5	1,1	0,3	0,7	0,1	0,2	—	—	13,8	31,6	43,7	100,0	
1955	8,4	20,3	0,4	1,0	8,0	19,3	2,7	6,5	—	—	2,4	5,8	7,2	17,4	0,5	1,2	0,3	0,7	0,1	0,2	—	—	11,4	27,6	41,4	100,0	
1956	8,8	20,4	0,4	0,9	7,8	18,0	3,1	7,2	—	—	2,6	6,0	7,3	16,9	0,6	1,4	0,4	0,9	—	—	—	—	12,2	28,3	43,2	100,0	
1957	8,6	16,3	0,4	0,8	8,0	15,2	3,3	6,2	—	—	2,7	5,1	7,8	14,8	4,0	7,6	0,5	0,9	0,3	0,6	5,5	10,4	11,7	22,1	52,8	100,0	
1958	8,3	16,0	0,4	0,8	7,7	14,9	2,8	5,4	—	—	3,0	5,8	7,9	15,3	4,5	8,7	0,6	1,2	0,3	0,6	5,3	10,2	10,9	21,1	51,7	100,0	
1959	8,1	15,3	0,5	1,9	7,4	14,0	2,8	5,3	—	—	3,2	6,0	8,2	15,5	5,2	9,8	0,7	1,3	0,3	0,6	3,9	7,4	12,6	23,8	52,9	100,0	
1960	8,5	15,3	0,5	0,9	6,9	12,4	4,4	7,9	—	—	3,3	5,9	8,4	15,1	5,9	10,6	0,8	1,4	0,3	0,6	3,8	6,8	12,8	23,1	55,6	100,0	
1961	9,9	16,3	0,5	0,8	8,2	13,5	4,0	6,6	0,2	0,3	4,1	6,7	8,8	14,4	7,4	12,2	0,9	1,5	0,3	0,5	3,8	6,2	12,8	21,0	60,9	100,0	
1962	10,8	16,9	0,6	0,9	10,9	17,0	3,9	6,1	1,1	1,7	5,6	8,8	9,2	14,4	8,3	13,0	1,0	1,5	0,2	0,3	3,5	5,5	8,9	13,9	64,0	100,0	
1963	12,0	20,5	0,7	1,2	12,0	21,6	3,6	6,2	2,5	4,3	4,0	7,9	—	—	8,6	14,7	1,0	1,7	0,2	0,3	3,4	5,8	9,2	15,8	58,4	100,0	
1964	12,7	20,9	0,9	1,5	12,1	19,9	3,6	5,9	3,2	5,3	4,4	7,2	—	—	8,8	14,4	1,1	1,8	0,4	0,5	3,2	5,2	10,5	17,1	60,9	100,0	
1965	14,3	22,9	0,9	1,4	12,3	19,7	3,9	6,3	3,8	6,2	3,9	6,1	—	—	9,9	15,9	1,2	1,9	0,4	0,6	2,7	4,3	9,2	14,7	62,5	100,0	

(a) Nella tabella non sono inclusi i settori dei trasporti marittimi ed aerei (a occupazione non localizzabile) e delle autostrade, banche e società finanziarie. Nel settore del cinema non esistono occupati nel Mezzogiorno.

RICERCA SCIENTIFICA

Orientamenti della ricerca nel sistema delle partecipazioni statali

1. — In conformità alle direttive del Ministero, il sistema delle partecipazioni statali è venuto dedicando un crescente impegno alla ricerca scientifica, alla quale va riconosciuta una importanza fondamentale non solo in ragione del contributo che le nuove acquisizioni scientifiche e tecniche possono dare a un efficiente e rapido sviluppo produttivo delle aziende controllate, ma anche in considerazione del ruolo propulsivo che compete, soprattutto in questo campo, alle imprese pubbliche.

In effetti, le partecipazioni statali, anche per il fatto che comprendono prevalentemente attività industriali di base, fonti di energia e importanti classi dell'industria manifatturiera e dei servizi, cioè settori che sono all'avanguardia del progresso scientifico e tecnico di una economia moderna, possono influire considerevolmente sugli orientamenti e sull'evoluzione della ricerca scientifica nel Paese.

Esse, d'altra parte, debbono preoccuparsi dell'importanza vitale che il potenziamento della loro attività di ricerca industriale presenta, di fronte alla sempre più intensa pressione di una concorrenza estera che, in generale, può avvantaggiarsi di elevati livelli tecnologici, ben più avanzati di quelli della nostra industria.

In relazione a tali istanze ed esigenze, il sistema delle partecipazioni statali ha avviato un generale processo di concentrazione e di coordinamento delle attività di ricerca nell'ambito delle imprese controllate, curando non soltanto di promuovere un acceleramento nel breve periodo dei processi di innovazione tecnologica, ma anche di sollecitare l'impostazione di programmi a lungo termine.

Quest'ultimo punto, anzi, merita di essere sottolineato in modo particolare, in quanto, essendo gli investimenti nella ricerca e nello sviluppo caratterizzati da una redditività differita nel tempo, un'attività di programmazione a lungo termine dà la possibilità di più razionalmente concepire e predisporre i piani di investimenti industriali e rendere più sistematico ed immediato il rapporto fra le attività di ricerca e la utilizzazione industriale dei risultati cui esse pervengono.

Un aspetto peculiare della politica seguita nel settore è rappresentato, infine, dalla convinzione che il potenziamento di centri e di servizi, oltre a sostenere le attività del sistema, debba nella più ampia misura giovare all'accrescimento del patrimonio di esperienze e di tecnologie dell'economia italiana.

2. — Gli interventi effettuati nel corso del 1965 hanno rappresentato l'inizio del vasto programma che dovrà portare alla realizzazione di un ampio coordinamento dell'attività scientifica nell'ambito del sistema a partecipazione statale e, in più lunga prospettiva, ad una impostazione unitaria della politica di ricerca scientifica e tecnologica del sistema stesso.

Per quanto riguarda specificamente le attività intraprese o portate a termine durante l'anno, l'elemento che ha caratterizzato l'insieme degli investimenti nell'ambito delle partecipazioni statali è stato, infatti soprattutto, l'avvio del processo di concentrazione delle attività di ricerca in centri autonomi costituiti su base interaziendale o settoriale o intersettoriale.

Le stesse dimensioni dei centri, a volte di molto superiori a quelle richieste dalle specifiche necessità produttive delle aziende direttamente interessate, e il fatto che almeno in alcuni casi possano svolgere, anche per conto di terzi, attività di ricerca in settori di non stretto e immediato interesse per le rispettive aziende, stanno a dimostrare le nuove e più ampie prospettive secondo le quali sono stati impostati e realizzati i vari interventi.

In questo quadro si è provveduto alla costituzione e al potenziamento dei seguenti organismi, adetti totalmente o prevalentemente all'attività di ricerca:

— il Centro Sperimentale Metallurgico (C.S.M.), cui partecipano, accanto alla Finsider, la Finmeccanica, la Fincantieri, la FIAT, la Falck, la Cogne, la Redaelli; tale Centro è già in fase avanzata di progettazione e si prevede che, entro il 1969, sarà possibile ultimare la prima parte della costruzione dell'impianto di Castel Romano;

— Il Centro di Tecnica Navale (CETENA) cui sono interessate le società Fincantieri, Finmare, C.R.D.A., Ansaldo e Navalmeccanica, che ha il compito di coordinare le attività di ricerca svolte dai cantieri del gruppo I.R.I.;

— il Centro Studi e Laboratori Telecomunicazioni (C.S.E.L.T.), che svolge attività di ricerca e sperimentazione nel campo delle comunicazioni telefoniche; di detto centro è in corso di costruzione la nuova sede presso Torino, destinata ad accogliere, a partire dal 1967, i relativi laboratori;

— l'Istituto per le Ricerche di Tecnologia Meccanica, costituito ad Ivrea dalla Finmeccanica, in collaborazione con la FIAT e l'Olivetti, per lo studio e la progettazione di macchine utensili;

— il Centro Studi di Trazione, costituito a Firenze dalla Finmeccanica per lo studio e la progettazione nel campo della trazione ferroviaria, cui sono interessati l'Aerfer, le Officine Meccaniche Pistoiesi, l'Ansaldo S. Giorgio e la Termomeccanica;

— la Sezione di Bari dell'Istituto di Ricerche Breda, le cui installazioni e attrezzature sono state completate nel corso del 1965 e che ha iniziato la sua attività nel settore della metallurgia e della meccanica. Nei programmi dell'Istituto è prevista l'esecuzione di importanti ricerche da svolgersi in compartecipazione con le altre aziende del gruppo, in particolare con la Breda Termomeccanica e Locomotive e con la Breda Fucine.

È da segnalarsi inoltre che la costituzione della SNAM Progetti, che ha riunito in un unico organismo la maggior parte delle attività del gruppo E.N.I. nel campo della ricerca, della progettazione e della perforazione e montaggio, consentirà di disporre di un complesso organico e di dimensioni tali da permettere l'impostazione e la realizzazione di adeguati programmi di ricerca soprattutto nel campo dei processi e dei prodotti petroliferi, della petrolchimica e della fisica nucleare, e — per il fatto che collega fra loro un insieme di attività successive alla ricerca, dalla progettazione alla costruzione di nuovi impianti — una più valida ed immediata destinazione dell'attività scientifico-tecnica, facilitandone la trasposizione dei risultati nelle strutture di produzione.

La costituzione, l'ampliamento e l'adeguamento delle attrezzature di tali centri non ha peraltro impedito un ulteriore sviluppo dei programmi di ricerca impostati dalle singole aziende e svolti nei rispettivi laboratori. Anche queste attività, nel quadro di una generale revisione della struttura del settore della ricerca, sono state sottoposte ad un più intenso coordinamento, principalmente attraverso l'esame dei piani di ricerca, onde evitare dispersioni e duplicazioni nelle iniziative a livello aziendale.

Nel gruppo I.R.I. — in cui più ampia si presentava l'esigenza di coordinamento in rapporto ai settori interessati e al numero delle aziende — si è anzi a tal fine costituito un apposito gruppo di lavoro del quale fanno parte i rappresentanti della Finmeccanica, della Fincantieri, della Finsider, della Finmare, della S.T.E.T., dell'Alitalia, della società Autostrade e della RAI. Tale gruppo esercita una funzione di consulenza in merito agli obiettivi e all'entità delle risorse da destinare alla realizzazione delle singole ricerche e svolge un'attività di coordinamento dei programmi predisposti in questo settore dalle finanziarie e dalle aziende dell'Istituto.

Programmi e investimenti

3. — La realizzazione di questo notevole complesso di attività e la predisposizione delle nuove iniziative hanno richiesto un impegno finanziario di particolare rilevanza e richiederanno mezzi ancora maggiori nei prossimi anni in vista della completa attuazione dei programmi formulati per il quinquennio 1967-71.

In particolare, i fondi complessivamente erogati nel 1965 ammontano a 20,5 miliardi di lire, mentre per il 1966 si prevede una spesa di 25,6 miliardi. Le spese per investimento (acquisto di immobili e di attrezzature di uso durevole), classificate con criteri più ristretti di quelli usati nella precedente Relazione programmatica (1), ammontano a 3,6 miliardi nel 1965 e si prevede che risulteranno dell'ordine di 5,6 miliardi nel 1966.

TABELLA n. 29.

**INVESTIMENTI E SPESE CORRENTI DELLE IMPRESE A PARTECIPAZIONE STATALE
RELATIVE ALLA RICERCA SCIENTIFICA E ALLO SVILUPPO (a)**
(milioni di lire)

SETTORI	1965		1966	
	Investimenti	Spese correnti	Investimenti	Spese correnti
Siderurgia, metallurgia e attività connesse..	954 -	2.037 -	2.686 -	2.737 -
Cemento	2 -	47 -	4 -	49 -
Meccanica (b)	1.054 -	6.895 -	915 -	8.063 -
Cantieri navali	—	300 -	—	400 -
Idrocarburi, petrolchimica e attività connesse (c)	500 -	4.500 -	500 -	5.000 -
Tefefoni	800 -	2.200 -	1.200 -	2.700 -
Radiotelevisione	300 -	900 -	300 -	1.000 -
Autostrade	—	19 -	—	29 -
Totale	3.610 -	16.898 -	5.605 -	19.978 -

(a) Dati consuntivi per il 1965 e previsioni per il 1966.

(b) È compresa per intero la spesa per l'Istituto di Ricerche Breda che svolge attività di ricerca anche in altri settori.

(c) Comprende anche le attività meccaniche dell'E.N.I. e la produzione di cemento connessa al ciclo degli idrocarburi.

Della spesa totale del 1965, circa 8 miliardi, pari al 39 per cento circa dei fondi complessivi, sono stati destinati ad attività di ricerca nel settore meccanico; è, questa, una percentuale rilevante,

(1) L'esigenza di un ulteriore perfezionamento dei criteri di rilevazione della spesa per ricerca ha portato ad una riclassificazione delle singole voci e all'adozione di un più ristretto, ma certamente più appropriato concetto di investimento. A tale riclassificazione va imputata gran parte della diminuzione della voce « investimenti » riscontrabile, per i diversi anni, tra i dati riportati in questa Relazione e quelli indicati nella Relazione precedente.

Relativamente al 1965, in particolare, il confronto tra i dati di previsione e i consuntivi mostra, pur in presenza di una effettiva identità nelle cifre relative alla spesa complessiva, una diminuzione del 50 per cento circa nei fondi destinati ad investimenti.

La riduzione degli investimenti rispetto alle somme inizialmente previste è dovuta, oltre che al diverso criterio di imputazione della spesa, — particolarmente evidente nel settore « idrocarburi, petrolchimica e attività connesse », nel quale circa 1.500 milioni sono passati, in base alla nuova ripartizione, dalla voce investimenti a quella delle spese correnti — anche al differimento al 1966 degli investimenti del C.S.M.

che è superiore alla percentuale di incidenza che il settore stesso ha nel sistema delle partecipazioni statali quanto agli investimenti, all'occupazione e al fatturato.

Il settore « idrocarburi, petrolchimica e attività connesse », ha assorbito una spesa di ricerca pari a 5 miliardi, corrispondente al 24 per cento della spesa totale, mentre la siderurgia e metallurgia coprono un ulteriore 15 per cento, avendo richiesto una somma pari a circa 3 miliardi di lire.

I fondi complessivamente destinati ad attività di ricerca nei settori delle industrie di base e delle fonti di energia (siderurgia, metallurgia, idrocarburi, petrolchimica) costituiscono, quindi, poco meno del 40 per cento della spesa totale. Se a questi si aggiungono i fondi relativi al settore meccanico, le attività industriali di preminente importanza, per lo sviluppo economico del paese assorbono all'incirca i 4/5 dell'ammontare complessivo della spesa effettuata nel 1965 dalle imprese a partecipazione statale.

Al settore dei servizi (telefoni, radiotelevisione, autostrade) sono stati destinati 4,2 miliardi (20,5 per cento della spesa totale).

Per il 1966 si prevede un maggior aumento, sia in termini assoluti che relativi, della spesa destinata alla ricerca nel settore siderurgico e metallurgico, la cui incidenza percentuale sul totale generale passa dal 15 per cento al 21 per cento circa. Tale aumento è dovuto in gran parte al notevole importo degli investimenti relativi al C.S.M., che costituiscono poco meno della metà dell'ammontare totale degli investimenti previsti dalle partecipazioni statali nel settore della ricerca.

In termini assoluti si avrà un generale aumento della spesa per ciascun settore; è prevista peraltro una diminuzione dell'incidenza percentuale dei fondi relativi agli idrocarburi (dal 24 per cento al 21,5 per cento) e alla meccanica (dal 39 per cento al 35 per cento), anche se quest'ultimo settore è destinato a conservare, nella graduatoria settoriale, una posizione di assoluta preminenza.

4. — Per quanto riguarda il quinquennio 1967-71, la spesa prevista ammonta a circa 145 miliardi di lire, dei quali 28 miliardi si ritiene possano venire utilizzati nel primo anno.

I dati relativi agli investimenti e alle spese correnti, distinti per settori di attività economica, sono indicati nella tabella n. 30.

In relazione all'ammontare delle spese previste per il prossimo quinquennio, va innanzitutto sottolineato il progressivo incremento dei fondi destinati alle attività di ricerca del sistema delle imprese a partecipazione statale.

Già per il 1967, è previsto un incremento, rispetto al totale degli stanziamenti dell'anno precedente, pari a circa il 9,6 per cento. In particolare, la spesa prevista per il settore siderurgico e metallurgico si aggirerà sui 6,2 miliardi di lire, con un incremento di circa il 15 per cento rispetto ai fondi stanziati nel 1966; la spesa di ricerca nel settore meccanico dovrebbe raggiungere i 9,8 miliardi, con un incremento del 9,3 per cento circa.

Per quanto concerne il periodo quinquennale in complesso, secondo le previsioni che è stato possibile formulare, la destinazione della spesa per settori non verrebbe a registrare rilevanti mutamenti rispetto al 1966. Al settore meccanico sarebbe destinato il 35 per cento della spesa complessiva; il settore siderurgico e metallurgico vedrebbe migliorare ulteriormente la propria posizione (22 per cento), mentre l'incidenza del settore degli idrocarburi diminuirebbe lievemente, passando dal 21,5 per cento del 1966 al 19 per cento. I servizi assorbirebbero poco meno del 22 per cento della spesa totale per ricerca.

Merita di essere sottolineato — in effetti ciò costituisce l'aspetto più importante — che per tutti i settori è prevista, come media annuale, una spesa sensibilmente superiore a quella del 1966; si ritiene, infatti, che essa possa aggirarsi, quanto meno, intorno a 29 miliardi di lire l'anno, con un incremento, rispetto ai fondi indicati per il 1966, pari al 12,3 per cento circa; in particolare si rileva che la spesa per il settore meccanico è prevista, in media per anno, nell'ordine di 10,1 miliardi contro i 9 miliardi per il 1966.

Questi dati, peraltro, come tutte le previsioni di spesa per il quinquennio, sono passibili di revisione; si può ritenere molto probabile, anzi, che la formazione di nuovi programmi porterà ad accrescere ulteriormente i fondi destinati alla ricerca.

TABELLA N. 30

**PREVISIONI DI INVESTIMENTO E DI SPESA CORRENTE DELLE IMPRESE
A PARTECIPAZIONE STATALE NELLA RICERCA SCIENTIFICA E NELLO SVILUPPO (a)**
(milioni di lire)

SETTORI	1967		1967-71	
	Investimenti	Spese correnti	Investimenti	Spese correnti
Siderurgia, metallurgia e attività connesse	2.897 -	3.337 -	10.859 -	21.185 -
Cemento	—	52 -	—	300 -
Meccanica (b)	916 -	8.896 -	4.080 -	46.540 -
Cantieri navali	—	500 -	—	3.000 -
Idrocarburi, petrolchimica e attività connesse (c)	500 -	5.000 -	2.500 -	25.000 -
Telefoni	1.200 -	3.300 -	4.000 -	19.500 -
Radiotelevisione	300 -	1.100 -	1.300 -	6.500 -
Autostrade	—	31 -	—	200 -
Totale	5.813 -	22.216 -	22.739 -	122.225 -

(a) Dati provvisori.

(b) È compresa per intero la spesa dell'Istituto di Ricerche Breda che svolge attività di ricerca anche in altri settori.

(c) Comprende anche le attività meccaniche dell'E.N.I. e la produzione di cemento connessa al ciclo degli idrocarburi.

PARTE TERZA

I PROGRAMMI D'INVESTIMENTO NEI VARI SETTORI

FONTI DI ENERGIA E INDUSTRIA ESTRATTIVA

I. — IDROCARBURI

Sviluppo e prospettive del settore

1. — Nuovi e significativi sviluppi sono da registrare nel 1965 per quanto riguarda sia l'azione del gruppo pubblico nel mercato nazionale delle fonti di energia sia gli interventi all'estero per garantire al Paese fonti di rifornimento sicure e a costi convenienti.

In particolare, una considerevole espansione è stata avviata nel campo della ricerca di idrocarburi, mentre si sono poste le premesse di un notevole consolidamento dell'attività di distribuzione del metano nella rete nazionale, grazie ai primi accordi di importazione di gas naturale dall'estero.

Nel settore della distribuzione e della raffinazione, il gruppo pubblico si è assestato, in Italia, su quote di mercato che gli consentono di svolgere efficacemente la funzione concorrenziale che gli è affidata. All'estero, l'espansione continua solo nei mercati di maggiore interesse; in qualche caso, si è proceduto allo smobilizzo o al ridimensionamento di interventi che, nella mutata situazione dei mercati, appaiono meno convenienti o non necessari.

In generale, il gruppo pubblico ha confermato nel 1965 la sua capacità ad operare con quella flessibilità che è condizione indispensabile per l'attività delle grandi imprese, nel mercato internazionale di prodotti petroliferi. Ciò appare evidente sia dall'orientamento del programma di investimenti realizzato nel 1965, sia, soprattutto, dai nuovi sviluppi della politica dell'Ente pubblico in Italia e all'estero.

Per quanto riguarda il campo della ricerca mineraria, durante il 1965, l'azienda di Stato, nella Italia Settentrionale, ha soprattutto intensificata la ricerca nella piattaforma continentale dell'alto Adriatico ed estesa quella nelle Valli di Comacchio, finora non esplorate per difficoltà di accesso. Le riserve accertate a seguito dello sviluppo del campo di Porto Corsini Mare (Ravenna) e, in minore misura, con la scoperta di un nuovo pool gassifero nel giacimento di Tresigallo (Ferrara) hanno leggermente superato il volume delle riserve della Valle Padana consumate nell'anno in corso.

Nelle altre regioni della Penisola, l'aumento delle riserve accertate è stato pari soltanto al volume della produzione, del resto ancora modesta. In alcune aree che presentano un certo interesse al proseguimento della ricerca, in seguito alla provata difficoltà di ottenere risultati utili mediante i convenzionali metodi sismici a riflessione, sono state sperimentate nuove metodologie di sismica a riflessione, nonché la sismica a rifrazione.

In Sicilia, le prospezioni sono state estese a nuove aree, in seguito agli accordi conclusi con lo Ente minerario siciliano. Nel corso del 1965, tuttavia, non è stata scoperta alcuna nuova formazione di idrocarburi.

La produzione di idrocarburi liquidi e liquefacibili del gruppo E.N.I. in Italia è stata nel complesso pari, nel 1965, a 2.267 mila tonnellate. La diminuzione del 17 per cento rispetto alla produzione dell'anno precedente trova la sua giustificazione nell'esigenza di razionalizzare lo sfruttamento dei giacimenti di Gela e di Ragusa e di salvaguardare la loro capacità produttiva.

La produzione di gas naturale ha registrato nel 1965 un leggero aumento (+ 1,7 per cento), raggiungendo un ammontare di 7.637 milioni di metri cubi (pari al 98 per cento circa della produzione nazionale): l'87,4 per cento del gas estratto dall'E.N.I. è stato prodotto dai giacimenti della Valle Padana. È opportuno rilevare che la produzione italiana, pur dopo i ritrovamenti effettuati in altri paesi europei, supera ancora largamente i livelli raggiunti dai maggiori produttori dell'Europa Occidentale (5.109 milioni di metri cubi in Francia, 2.820 milioni di metri cubi in Germania Occidentale, 1.668 milioni di metri cubi in Austria e 1.571 milioni di metri cubi nei Paesi Bassi).

All'estero, risultati negativi sono da registrare solo nel Sudan, dove il gruppo ha rinunciato ai permessi di cui era titolare, dopo un esame degli elementi acquisiti e degli studi compiuti, e, per il momento, nel Golfo Persico, dove le peraltro vistose formazioni petrolifere messe in luce con la perforazione del pozzo esplorativo off-shore Palinurus 1 sono state giudicate prive di interesse commerciale. In Libia, alcuni recenti sondaggi — ancora in corso — benché non permettano di formulare delle valutazioni attendibili sulla importanza del giacimento individuato, sembrano incoraggianti. In Tunisia, nel permesso di El Borma sono stati perforati 7 pozzi di sviluppo e di delimitazione, che sono risultati tutti produttivi. In Nigeria, dopo l'ultimazione del pozzo Ebocka 1, le riserve estraibili di petrolio sono valutate — per ora — intorno ai 5 milioni di metri cubi, mentre alcuni sondaggi esplorativi sembrano confermare la possibilità di ulteriori promettenti sviluppi. Ad un ritmo intenso proseguono, infine, le esplorazioni che il gruppo conduce in Olanda, nella piattaforma continentale inglese, norvegese, olandese e della Repubblica Federale Tedesca, nonché nei nuovi permessi di ricerca in Marocco e nella RAU.

Nel 1965, le consociate estere dell'AGIP hanno prodotto complessivamente 6 milioni di tonnellate di petrolio greggio, con una leggera flessione rispetto alla produzione del 1964. In particolare, dai campi petroliferi del Sinai e del Golfo di Suez sono stati estratti 4,8 milioni di tonnellate di greggio e da quelli del Golfo Persico 1,2 milioni di tonnellate.

2. — Anche nel mercato nazionale dei prodotti petroliferi, il gruppo E.N.I. (attraverso l'AGIP), malgrado le incertezze dell'annata e la modesta espansione dei consumi privati, ha proseguito nel 1965 — in vista dei futuri sviluppi della circolazione di autoveicoli e, soprattutto, per mantenere la sua attuale quota di mercato a fronte di una concorrenza sempre più accanita — l'azione di potenziamento e di miglioramento della rete di distribuzione.

Nel corso del 1965, sono entrate in funzione 14 stazioni di servizio, 35 stazioni di rifornimento, 100 chioschi e punti isolati, i motels di Udine e di Cagliari (che portano la catena dei motels AGIP a 35 unità, con una capacità ricettiva di 3.740 posti letto) e i depositi di Vibo Valentia, Porto Torres, Taranto, Aosta, Chivasso, Bari e Sannazzaro de' Burgondi (alcuni dei quali in sostituzione di quelli, che hanno cessato l'attività, di Reggio Calabria, Catanzaro, Macomer, Alessandria, Ivrea e Brindisi).

In complesso, la capacità di stoccaggio del gruppo in Italia è aumentata del 16 per cento nel corso del 1965. Le vendite complessive di benzina hanno registrato un aumento del 9,5 per cento circa, vicino a quello dei consumi nazionali, che è stato del 9,9 per cento: in particolare, le vendite di « Supercortemaggiore » sono aumentate del 22,5 per cento ed hanno rappresentato il 57,4 per cento delle vendite di benzina dell'AGIP. Le vendite complessive di gasolio hanno segnato un incremento dell'8,8 per cento, nettamente superiore a quello dei consumi nazionali, che è stato del 3,6 per cento.

Il tasso d'incremento delle vendite di olio combustibile (+ 2,4 per cento) è stato invece molto inferiore a quello dei consumi nazionali (+ 9,1 per cento): peraltro, incrementi eccezionali nelle vendite hanno segnato l'olio combustibile per riscaldamento domestico centralizzato (Fluid AGIP Extra) e il petrolio di riscaldamento (Kerosagip). Le esportazioni dell'AGIP sono risultate pari a 850 mila tonnellate di prodotti petroliferi (di cui il 43,8 per cento di olio combustibile e il 40 per cento di gasolio).

L'attività nel campo del commercio dei prodotti petroliferi all'estero è stata, come si è detto, riesaminata globalmente in base alle previsioni sulla attività della concorrenza nei vari mer-

cati. In particolare, è stata decisa la cessione delle attività della consociata operante in Inghilterra, dato che la evoluzione del mercato sembra escludere la possibilità di conseguire una gestione economica nelle dimensioni di intervento che erano state prospettate. Negli altri paesi europei ed africani, le consociate dell'AGIP hanno invece continuato a potenziare ed estendere l'attività delle loro reti di vendita. Sono infatti entrati in funzione 169 nuovi impianti di distribuzione (114 nei paesi africani, 29 nella Germania Occidentale, 17 in Svizzera e 9 in Austria), mentre le vendite sono aumentate del 40,9 per cento.

Soddisfacente è stato anche, nel 1965, l'andamento dell'attività di distribuzione e vendita del metano, del propano e dell'aria propanata nel mercato italiano. Sono stati complessivamente distribuiti, nel corso dell'anno, 7.569 milioni di metri cubi, con un leggero aumento (+ 1,6 per cento) rispetto al 1964. L'utilizzazione del gas naturale ha subito variazioni dovute sia all'evoluzione della domanda dei settori di consumo sia alla politica di vendita dell'E.N.I., volta a favorire gli usi nobili o, comunque, prioritari; nel complesso, gli usi civili e chimici sono passati dal 40,9 per cento nel 1964 al 45,7 per cento nel 1965. Notevole è stato, in particolare, lo sviluppo delle erogazioni dirette, da parte di società del gruppo, di metano (+ 8,6 per cento rispetto al 1964) e di propano (+ 33,8 per cento rispetto al 1964).

3. — Tutte le attività integrate alla produzione di idrocarburi e alla distribuzione e vendita di prodotti petroliferi sono state interessate nel 1965 dall'esecuzione di rilevanti programmi di investimento.

Per quanto riguarda l'Oleodotto dell'Europa Centrale, le Autorità della Repubblica Federale Tedesca hanno concesso i permessi di costruzione necessari per il completamento dell'intera opera: nel 1965 non è stato però ancora possibile superare la opposizione avanzata in sede giudiziale da organismi locali.

Si sono anche iniziati i lavori dell'Oleodotto T.A.L. (Trans-Alpine Pipeline), a cui l'E.N.I. partecipa per il 10 per cento e che collegherà Trieste con Ingolstadt, e del tronco Ploecken-Vienna, a cui l'E.N.I. partecipa per il 4 per cento.

Durante l'anno, nel tratto italiano dell'Oleodotto dell'Europa Centrale, è stato anche effettuato il riempimento con greggio del tronco Ferrera-Spluga e sono entrati in fase avanzata i lavori di ampliamento degli impianti (cioè la costruzione di un nuovo parco serbatoi a Ferrera e di una nuova centrale di spinta a Melegnano); sono inoltre da segnalare l'entrata in esercizio dell'oleodotto per il trasporto di prodotti Ferrera-Chivasso (80 chilometri) e l'avanzamento dei lavori di costruzione dell'oleodotto per il trasporto di gasolina Gagliano-Gela (87 chilometri).

Alla fine del 1965, la flotta del gruppo risultava composta di 13 navi cisterne per complessive 462.910 tpl (1) e di due navi per il trasporto di gas liquefatti: nel corso dell'anno le petroliere hanno trasportato 7,3 milioni di tonnellate di greggio e prodotti petroliferi. L'E.N.I. ha inoltre perfezionato gli accordi con i Cantieri navali riuniti di Palermo per la costruzione di due motocisterne di 80.000 tpl.

La capacità di raffinazione delle raffinerie italiane nelle quali l'E.N.I. ha una partecipazione ha raggiunto i 21,3 milioni di tonnellate all'anno. La capacità di lavorazione di cui l'E.N.I. può disporre, considerando pro-quota quella relativa agli stabilimenti della STANIC e dell'I.R.O.M., ammonta, in base alle più recenti valutazioni, a 15,8 milioni di tonnellate all'anno.

Nel corso dell'anno, le raffinerie nelle quali l'E.N.I. ha una partecipazione hanno lavorato 14,2 milioni di tonnellate di petrolio greggio in Italia e 3,3 milioni di tonnellate all'estero. Rispetto al 1964 si è così avuto un incremento dell'8,3 per cento in Italia e del 38,2 per cento all'estero (determinato soprattutto dall'entrata in esercizio, nel marzo 1965, della raffineria di Ingolstadt, nella Germania Federale).

(1) Sono state alienate, nel normale riordinamento dei trasporti marittimi del gruppo, due motocisterne di 4.854 tpl complessive.

In Italia, lavori di ampliamento e potenziamento sono stati eseguiti nelle raffinerie di Sannazaro, Marghera e Livorno. In quest'ultima raffineria, in particolare, sono iniziati i lavori per l'aumento a 3,5 milioni di tonnellate (più la riserva) della capacità dell'impianto di *hydroforming*.

All'estero, è da segnalare, oltre all'entrata in esercizio della raffineria di Ingolstadt, la prosecuzione dei lavori per la costruzione delle raffinerie di Moanda (Congo) e di Dar-es-Salaam (Tanzania).

Lo sviluppo complessivo della rete di metanodotti è passato nel 1965 a 5.134 chilometri, con l'entrata in esercizio dei tratti Clusone-Costa Volpino (chilometri 24), Ravenna-Mare (chilometri 15), Terni-Nera Montoro (chilometri 22) e del raddoppio del tratto Fusignano-Bologna (chilometri 39). Inoltre, è terminata la costruzione del tratto Bronte-Catania (chilometri 58,5) e sono state costruite dalla SNAM derivazioni e varianti per 73 chilometri e dall'A.M.P. varianti e allacciamenti per nuovi utenti per 35 chilometri. A fine 1965 erano in costruzione i tratti Cortemaggiore-Cremona (chilometri 16), Biccari-Benevento (chilometri 52), Benevento-Napoli (chilometri 61), Gagliano-Termini Imerese (chilometri 102), la derivazione per Porto Empedocle (chilometri 77) del tratto Gagliano-Termini Imerese e la rete di distribuzione di Catania (chilometri 13,7); erano in fase di progettazione i tratti Bordolano-Brescia, Termini Imerese-Palermo, Gagliano-Augusta e le derivazioni del tratto Benevento-Napoli.

Lo sviluppo delle reti di distribuzione urbane del metano e del propano è passato da 1.910 chilometri alla fine del 1964 a 2.023 chilometri alla fine del 1965 (+ 5,9 per cento). Parallelamente, il numero delle utenze servite dalle reti di distribuzione urbana del metano, del propano e dell'aria propanata è aumentato dell'8,8 per cento.

Nel 1965 sono stati investiti complessivamente nel settore degli idrocarburi circa 122,6 miliardi di lire, di cui 59,4 miliardi all'estero. Oltre un terzo di questa cifra si riferisce alla ricerca e produzione mineraria (43,5 miliardi, di cui 23 all'estero): rispetto alle previsioni della precedente Relazione è da registrare, in questo campo, un certo aumento, dovuto all'intensificazione dei programmi di ricerca. Gli investimenti nella distribuzione (21,9 miliardi, di cui 10,1 miliardi all'estero) e nella raffinazione di prodotti petroliferi (19,5 miliardi, di cui 12,1 miliardi all'estero) sono risultati inferiori alle previsioni: all'estero, in conseguenza soprattutto di un riesame globale dei programmi effettuato nel corso dell'anno e, in Italia, dello slittamento al 1966, per motivi tecnici, di alcuni lavori. Gli investimenti negli oleodotti (21 miliardi di cui 14,2 all'estero), nel trasporto e distribuzione di metano (16,1 miliardi) e nelle attività ausiliarie (0,6 miliardi) hanno registrato variazioni in aumento o in diminuzione rispetto alle previsioni, dovute prevalentemente a ragioni tecniche attinenti alla natura dei vari programmi, o a sfasamenti inevitabili tra tempi di progettazione e tempi effettivi di realizzazione delle iniziative.

Nel complesso, soprattutto per l'accennata riduzione dei programmi all'estero nella distribuzione e nella raffinazione, il consuntivo finale per il 1965 è di circa 30 miliardi inferiore alle previsioni pubblicate nell'ultima Relazione programmatica.

Programmi e investimenti

4. — Nelle precedenti Relazioni programmatiche, si era varie volte sottolineato quale è, a giudizio del Ministero delle partecipazioni statali e dell'E.N.I., la valutazione da dare alla situazione del mercato internazionale, dal quale, come è noto, l'Europa dei Sei — che è il più grande consumatore di greggio d'importazione del mondo — dipende in larghissima misura. Il dibattito che si è aperto in sede comunitaria e all'interno dei Sei (2) sembra convalidare questa valutazione e confermare l'esigenza di una politica comune di sostegno alle compagnie europee (molte delle quali di proprietà

(2) C.E.E., prima nota della Commissione al Consiglio sulla politica della C.E.E. in materia di petrolio e di gas naturale, 14 febbraio 1966.

pubblica), per garantire, nel quadro della politica comunitaria, un approvvigionamento autonomo, regolare e a prezzi convenienti del mercato europeo.

L'esame approfondito di questi problemi, a più riprese fatto, nelle altre Relazioni programmatiche, esime da un'ulteriore illustrazione delle ragioni che sono a base dell'orientamento della politica pubblica italiana nel settore degli idrocarburi. Basterà qui sottolineare che non appare possibile raggiungere gli obiettivi stabiliti dal Protocollo adottato nell'aprile 1964 dal Consiglio dei Ministri della C.E.C.A., e in particolare quello del basso costo delle fonti di energia, senza cercare di modificare una situazione che vede le grandi compagnie internazionali nella possibilità di esercitare un notevole potere di mercato, favorite tra l'altro da considerevoli vantaggi fiscali negli Stati dove le società sono registrate e dal controllo delle concessioni petrolifere più convenienti.

Tale situazione non potrà essere modificata se i sei paesi della C.E.E. non si daranno una politica comune che preveda precise misure:

a) per un efficace sostegno delle compagnie nazionali nella ricerca di idrocarburi (mediante facilitazioni creditizie ed incentivi, nonché, eventualmente, perseguendo il coordinamento dei programmi delle varie imprese e promuovendo accordi che, senza danneggiare i paesi produttori, riducano il costo delle ricerche);

b) per la disciplina dei mercati europei nella fase della distribuzione ed eventualmente della raffinazione (per porre rimedio all'eccesso di investimenti nel settore e alle altre deformazioni del mercato prodotte, come si vedrà più ampiamente in seguito, dalla pressione oligopolistica in vari paesi europei);

c) per la creazione di un meccanismo, sia pure graduale, per l'approvvigionamento comune a prezzi convenienti (che potrebbero essere i prezzi commerciali prevalenti sul mercato internazionale per le operazioni tra operatori non integrati), meccanismo capace anche di assicurare gli sbocchi necessari ad eventuali future esportazioni.

In attesa della definizione ed attuazione di una politica comune, l'azienda pubblica italiana si propone di perseguire, nella sua sfera di attività, i principi innanzi esposti, proseguendo e rafforzando la sua nota politica nel campo della ricerca, dimensionando nel modo più razionale la « catena » di attività integrate della « linea petrolifera » e consolidando, in Italia, il controllo di una quota di mercato che le consenta di esercitare una positiva funzione sulla concorrenza e sui prezzi, secondo le linee della politica pubblica nel settore.

In armonia con questi orientamenti, il programma dell'E.N.I. per il 1967-71 prevede nel settore degli idrocarburi un massiccio volume di investimenti, per un importo di spesa di circa 730 miliardi. Rispetto al programma 1966-70, esposto nella precedente Relazione, gli investimenti previsti risultano aumentati di una cinquantina di miliardi, ove si escluda il settore del trasporto e distribuzione del metano, riguardo al quale, nel corso dell'anno, si è pervenuti ad una nuova stima degli investimenti previsti (180 miliardi invece di 270 miliardi), sulla base di un'ampia revisione di alcune delle iniziative progettate.

5. — I maggiori investimenti si riferiscono soprattutto al settore della ricerca e produzione mineraria, nel quale il nuovo programma quinquennale prevede investimenti per circa 300 miliardi di lire (contro i 270 previsti nel piano 1966-70 e i 250 previsti in quello 1965-69).

In attesa che il nuovo programma di ricerche si sviluppi al ritmo previsto, il problema dei rifornimenti dell'azienda pubblica italiana dovrà essere risolto, come altre volte si è detto, integrando la produzione del gruppo attraverso contratti (in gran parte già stipulati) atti, attraverso una differenziazione dei fornitori e delle zone di approvvigionamento, nonché attraverso una conveniente fissazione dei termini delle forniture, a garantire approvvigionamenti sicuri e a condizioni di costo soddisfacenti.

A più lungo termine, invece, risulta sostanzialmente confermato, ed anzi rafforzato, l'impegno a cercare nella disponibilità di una propria più ampia produzione un migliore equilibrio tra le fonti

di approvvigionamento. Del resto, i recenti risultati ottenuti dall'E.N.I. — il già citato ritrovamento di un giacimento sottomarino di gas prospiciente la zona di Ravenna e, all'estero, di giacimenti petroliferi in Tunisia, Libia e Nigeria — e la lunga esperienza di attività delle altre compagnie internazionali sembrano confermare la giustezza di queste scelte.

I tre quarti circa degli investimenti previsti nel nuovo piano quinquennale per la ricerca e produzione mineraria saranno destinati all'estero. Le prospettive minerarie del sottosuolo italiano, alla luce di tutte le rilevazioni compiute in questi anni, non sono infatti ritenute tali da giustificare una alta concentrazione di investimenti. Perciò, mentre si proseguirà un programma relativamente non trascurabile di ricerche — oltre 76 miliardi di lire di investimenti nel prossimo quinquennio considerando anche gli investimenti di coltivazione — nelle zone maggiormente indiziate del territorio nazionale (per esempio nella piattaforma continentale), l'azienda di Stato, per svolgere efficacemente i suoi compiti istituzionali, punterà soprattutto su un allargamento e su una differenziazione dei temi di ricerca, nonché sul raggiungimento di quelle dimensioni operative che l'esperienza di questo settore indica come indispensabili per nutrire ragionevoli previsioni di successo.

All'estero, l'attività mineraria dell'E.N.I. continuerà a svolgersi nelle zone che appaiono per noi più interessanti e che sono relativamente più vicine all'Italia. La previsione di spesa indicata è stata calcolata in base al volume di attività per rilevazioni geologiche, per prospezioni geofisiche e per perforazioni esplorative che si pensa di realizzare nei prossimi anni, inclusi, ovviamente, gli investimenti di coltivazione dei giacimenti.

Naturalmente alla previsione di spesa non corrispondono esattamente programmi definiti di investimenti, poiché la natura di questa attività richiede estrema flessibilità e prontezza nel cogliere le favorevoli occasioni che si possono venire a creare, in particolare per quanto riguarda i nuovi permessi di ricerca.

Occorre inoltre tener presente che la definizione degli investimenti futuri può essere influenzata dalla tendenza, che si sviluppa sempre di più, a realizzare i programmi di ricerca in collaborazione tra più compagnie, per ridurre i rischi della ricerca. Questo orientamento sta trovando, ad esempio, larga applicazione nelle impegnative ricerche nel Mare del Nord, nelle quali è invalsa la prassi dell'affidamento delle varie zone di ricerche a consorzi costituiti tra più compagnie.

A proposito dei programmi di ricerca dell'E.N.I., va anche rilevato, per quanto riguarda il territorio nazionale e la piattaforma continentale circostante, che un notevole effetto positivo potrà avere l'approvazione della nuova legge mineraria, per la quale è in corso di esame in Parlamento un apposito disegno di legge.

Va sottolineato che nel quadro della nuova legge mineraria si pone in particolare il problema della eventuale adozione del principio della riserva al mercato nazionale di tutti gli idrocarburi ottenuti nella piattaforma, nonché del riconoscimento all'E.N.I. del diritto di opzione sul gas prodotto nella piattaforma, ad un prezzo da stabilirsi, in caso di mancato accordo tra le parti, con arbitrato del Ministero dell'industria (opzione che assicurerebbe l'unità di gestione delle riserve gassifere nazionali). Principi di questo genere sono stati invero adottati, ad esempio, nella legge mineraria britannica, senza scoraggiare i ricercatori, i quali, anzi, hanno dato vita ad una vivacissima concorrenza per l'ottenimento dei permessi *off-shore*.

6. — Anche per quanto riguarda l'approvvigionamento di gas naturale, il livello attuale della produzione dell'E.N.I. in territorio nazionale, l'entità delle riserve accertate e le prospettive della ricerca rendono necessario il ricorso — almeno sino a quando il programma di ricerca non avrà dato i risultati sperati — a fonti estere di rifornimento. All'accordo per l'importazione dalla Libia di 3 miliardi di metri cubi di gas, al quale si è accennato, altri accordi dovrebbero perciò seguire nel quadro dell'orientamento esposto, o con paesi d'oltremare (ad esempio l'Algeria) o con i paesi europei (ad esempio l'Olanda e l'U.R.S.S.) che attualmente dispongono di considerevoli disponibilità di gas.

Il contratto recentemente stipulato per il gas liquefatto comporta per l'E.N.I. investimenti per i soli impianti di rigassificazione, mentre non richiede investimenti per gli impianti di trasporto e

liquefazione in Libia, né per le navi metaniere; tuttavia non è da escludersi, come si è detto, che altri accordi di importazione chiamino l'E.N.I. a partecipare alla realizzazione di metanodotti, di impianti di liquefazione e di navi metaniere.

Tenendo conto di questa eventualità, il programma quinquennale 1966-70 aveva previsto, in via provvisoria, per l'importazione e la distribuzione del gas in Italia, investimenti sino ad un ammontare massimo di 270 miliardi circa (compreso l'importo relativo alle navi metaniere), cifra che l'esperienza del primo contratto di importazione di gas liquefatto fa oggi ritenere eccessivi. Il minor importo di investimenti previsto non ha peraltro il significato di un ridimensionamento del programma di importazione del metano (nel senso di un minor quantitativo importato), bensì quello di una diversa configurazione del programma stesso.

Si è ritenuto di conseguenza di non includere nel programma previsioni di spesa all'estero, pur confermando, per il momento, una previsione di investimento per le navi metaniere. Per converso, maggiori investimenti vengono prospettati per la realizzazione in Italia (non contemplata nel precedente piano quinquennale) di una rete nazionale di metanodotti, atta a permettere una più razionale e diffusa utilizzazione delle risorse metanifere nazionali, del gas di importazione e del gas manifatturato, realizzando in concreto una direttiva prospettata già nella Relazione programmatica dello scorso anno.

Sulla scorta degli elementi di valutazione già raccolti all'atto della elaborazione della presente Relazione programmatica, si ritiene di poter confermare il parere favorevole, già espresso in altre sedi, circa la creazione di tale rete nazionale di metanodotti.

Naturalmente una più specifica definizione dei programmi e degli investimenti relativi è subordinata agli ulteriori studi in corso sugli aspetti tecnici, economici e finanziari dell'iniziativa.

Allo stato attuale, l'industria di distribuzione del gas è costituita in Italia dalle grandi reti dell'E.N.I. per il trasporto del gas naturale e dalle officine che producono e distribuiscono in varie città gas ottenuto dalla distillazione del carbone o di prodotti petroliferi. Tali officine dispongono in molti casi di impianti relativamente piccoli, che hanno quindi costi piuttosto elevati. È da tener presente, inoltre, che numerosi centri urbani sono ancora sprovvisti di un sistema di distribuzione e che, in complesso, il consumo di gas è assai ridotto nelle zone del Paese nelle quali non giungono le reti di metanodotti dell'E.N.I.

Il riassetto più razionale del settore sembra perciò senz'altro consistere, in una prospettiva a lunga scadenza, nella creazione di un sistema nazionale unificato per la produzione, l'importazione e la distribuzione di gas naturale, eventualmente integrato con gas manifatturato ottenuto da prodotti petroliferi. Vanno peraltro attentamente studiati i tempi di realizzazione — che devono essere opportunamente graduati — e le dimensioni dell'iniziativa, soprattutto in relazione alla situazione attuale e futura del mercato delle altre fonti di energia (oli combustibili, energia elettrica e, in prospettiva, energia prodotta dalle centrali nucleari).

Si può ritenere in linea generale, che la costruzione di un sistema unificato di metanodotti permetterebbe:

a) di raggiungere, mediante l'integrazione tra il gas manifatturato e quello naturale, una maggiore efficienza del servizio, soprattutto nella soddisfazione della domanda potenziale nei periodi di punta e nei centri non ancora serviti;

b) di ridurre i costi di produzione, grazie alle possibili economie di scala e alla più razionale utilizzazione degli impianti, e quelli di distribuzione, in virtù della realizzazione di una infrastruttura che rappresenta il più economico e conveniente mezzo di trasporto del gas.

In base ad una prima indagine di mercato, condotta in tutto il territorio nazionale per il 1965, i consumi potenziali di metano per i soli usi « nobili » (usi tecnologici e civili) sono stati stimati nell'ordine di 11-12 miliardi di metri cubi (di cui 1,2-1,3 miliardi nel Mezzogiorno). Sulla base di questa indagine, è possibile avanzare previsioni per gli anni a venire. Si ottiene così, sempre per i soli

usi « nobili », una previsione di consumo di 18 miliardi di metri cubi (2,4-2,5 miliardi nel Mezzogiorno) per il 1975, di 22 miliardi di metri cubi (3,2-3,3 miliardi nel Mezzogiorno) nel 1980 e di 26 miliardi di metri cubi (4,3-4,4 miliardi nel Mezzogiorno) nel 1985.

Pur considerando che è economicamente allacciabile solo una parte delle potenziali utenze e tenendo conto dei margini di errore insiti in questo genere di stime, le cifre riportate e la loro ripartizione per vaste aree geografiche sembrano provare che esista un mercato per il gas di ampiezza tale da giustificare la creazione di una rete di gasdotti su scala nazionale.

Benché, come si è detto, l'esame approfondito dell'iniziativa sia ancora in corso, sembra possibile affermare che al problema delle aziende che dovranno distribuire il gas nelle aree di consumo è opportuno che sia dato, nelle varie aree servite e da servire, una soluzione caso per caso, mentre alla base del sistema dovrebbe esservi una gestione unitaria della rete di trasporto. In questo quadro, appare evidente il rilievo della funzione che può essere svolta da una azienda pubblica come l'E.N.I., per gestire l'industria del gas nel quadro della politica nazionale delle fonti di energia, garantendo uguaglianza di trattamento agli utilizzatori potenziali, secondo gli ordini di priorità fissati nel pubblico interesse.

Il nuovo sistema di condotte dovrebbe poggiare su un metanodotto che collegherebbe la fitta rete esistente nella Valle Padana con quella che sta sorgendo nell'Italia Centro-Meridionale (che già tocca Roma ed è in procinto di raggiungere anche Napoli); sarebbe così realizzato l'allacciamento di tutta la rete nazionale alla centrale di rigassificazione che, secondo i progetti attuali, dovrebbe essere costruita nell'Alto Tirreno.

Per il momento, non appare ancora definibile il possibile tracciato né di questa dorsale nord-sud né, tantomeno, del sistema di diramazioni destinate a servire le varie zone di consumo. Per quanto riguarda la dorsale, considerate la localizzazione probabile della centrale di rigassificazione e la capacità di assorbimento delle varie zone, oltre che, naturalmente, le difficoltà naturali da superare, sembrerebbe preferibile un tracciato sul versante tirrenico. Per quanto concerne le reti e le derivazioni, per ora sono abbastanza ben definiti solo i seguenti orientamenti: *a)* possibilità di estendere la rete padana a zone come la Toscana e il Friuli-Venezia Giulia, con un consumo potenziale sicuramente di livello ragguardevole; *b)* possibilità di ampliare la rete centro-meridionale, in modo da consentire uno sfruttamento razionale delle risorse locali e, in un secondo tempo, integrarle con gas importato, per elevare i consumi effettivi verso quei livelli potenziali che lo sviluppo economico di queste regioni permette di stimare, ragionevolmente, per il futuro.

In sostanza, la realizzazione di questo progetto appare suscettibile di rappresentare un contributo fondamentale per quella razionalizzazione dell'industria del gas che in altri paesi europei, come la Francia e l'Inghilterra, è già stata realizzata sotto il controllo pubblico e fornire la garanzia di una precisa tutela dell'interesse pubblico e dei consumatori in un settore che, secondo le previsioni, dovrà rappresentare circa l'8-10 per cento dei consumi lordi di energia previsti per il 1980.

Gli importi indicati nella presente Relazione per il settore del trasporto e della distribuzione del metano per il 1967-71 riguardano, per 150 miliardi, una prima stima approssimata della spesa che sembra necessaria nel quinquennio per gli investimenti relativi:

- alle attrezzature per il porto di attracco delle metaniere;
- agli impianti per lo stoccaggio;
- agli impianti per la rigassificazione;
- alla dorsale di raccordo tra le varie reti e ad altri impianti collaterali;
- alle navi metaniere.

Altri investimenti per circa 30 miliardi di lire si riferiscono a programmi di sviluppo delle reti esistenti di trasporto e di distribuzione del metano: in particolare nel Friuli-Venezia Giulia, nella Italia Centro-Meridionale e in Sicilia.

7. — Nei settori della raffinazione e distribuzione dei prodotti petroliferi, anche nel programma 1967-71 gli importi di spesa previsti sono stati calcolati sulla base degli investimenti ritenuti indi-

spensabili per far fronte, nella situazione attuale, all'accesa concorrenza, mantenendo le presenti quote di mercato (ritenute sufficienti allo svolgimento dei compiti assegnati dall'azienda pubblica).

Va peraltro sottolineato che la situazione del mercato continua a giustificare il permanere di non poche perplessità, come si era già fatto presente nella precedente Relazione programmatica (e come, inoltre, è stato fatto rilevare sia nel « Primo rapporto della Commissione consultiva per la energia » del settembre 1965 sia nel « Progetto di programma economico quinquennale »).

L'industria della raffinazione, che negli anni scorsi ha avuto uno sviluppo che ha concorso non poco al progresso economico del Paese, è entrata in una fase di ingiustificato eccesso di investimenti, che risulta in tutta evidenza dal basso grado di utilizzazione degli impianti.

Dal 1961 al 1965, il grado di utilizzazione della capacità di raffinazione « bilanciata » (che tiene ampiamente conto dei margini di inutilizzazione connessi con esigenze di ordine tecnico, stagionale e commerciale) si è ridotto dal 96 per cento al 79 per cento. La capacità di raffinazione « bilanciata » esistente a fine 1965 (97 milioni di tonnellate all'anno) è già eccessiva rispetto alle esigenze che il progetto di programma ha previsto per il 1969. Tuttavia numerosi progetti di nuovi impianti sono già in corso di realizzazione ed altri sono approvati o sono in attesa di autorizzazione ministeriale.

L'eccesso di investimenti nel settore della distribuzione si pone in modo ancora più evidente, come appare da alcuni dati significativi, relativi ai quantitativi di carburante erogati dai singoli impianti. Infatti, risulta che in Italia, nel 1964, le vendite medie annue di benzina per punto di vendita sono state di sole 160 tonnellate (75 tonnellate all'anno, in media, se si considerano le colonnine anziché i punti di vendita) e si può ritenere che nel 1965 il rapporto sia verosimilmente peggiorato. Allo estero, tali bassi indici si riscontrano soltanto in Francia (paese che, peraltro, ha adottato già provvedimenti intesi a sanare la situazione). Tra gli altri paesi, senza considerare gli Stati Uniti (dove si hanno erogazioni medie per punto di vendita di oltre 900 tonnellate), basti ricordare, a titolo di esempio, la situazione esistente in Canada (300 tonnellate all'anno), nel Regno Unito (270 tonnellate allo anno) e nella Germania Federale (225 tonnellate all'anno).

La situazione di squilibrio che si è creata in Italia è, come si è accennato, il risultato dell'accesa concorrenza delle compagnie petrolifere, che cercano di assicurare alla loro produzione di greggio uno sbocco commerciale, anche sviluppando in modo antieconomico le reti di distribuzione (per la possibilità di compensare eventuali perdite con gli alti profitti dello sfruttamento dei giacimenti). Di fronte a tale situazione sembra opportuno porre allo studio provvedimenti di tutela del mercato dalle distorsioni prodotte dall'azione oligopolistica delle compagnie internazionali, che si riflettono in sostanza in un forte aumento dei costi di raffinazione e distribuzione, con conseguente maggiore onerosità dei prezzi al consumo. Tali provvedimenti potrebbero in particolare consistere in un più rigoroso sistema di « autorizzazione » dei nuovi impianti di raffinazione, nonché nell'adozione del principio della « concessione » ministeriale per gli impianti di distribuzione al posto dell'attuale « autorizzazione » prefettizia (innovazione che permetterebbe di disciplinare il settore anche sulla base di una valutazione economica globale e territoriale delle esigenze del mercato).

Nel quadro di questi orientamenti, il piano 1967-71 dell'E.N.I. prevede investimenti nella raffinazione in Italia per circa 63 miliardi, intesi soprattutto a realizzare le capacità di lavorazione già autorizzate; le partecipazioni statali si propongono, sostanzialmente, di adeguare le raffinerie a quelli che, secondo le stime più recenti, dovrebbero essere i fabbisogni del gruppo; nel complesso, il programma attuale prevede circa 13 miliardi di investimenti in più di quello precedente. Anche per quanto riguarda l'estero, il programma è inteso ad adeguare strettamente gli impianti di raffinazione ai fabbisogni delle reti del gruppo: rispetto al precedente programma, dopo il riesame generale di questo settore di attività, la previsione di spesa risulta pressappoco dimezzata, da circa 34 a meno di 18 miliardi di lire.

Nel settore della distribuzione, perdurando la pesante situazione di accesa competitività, è stata inclusa nel programma una previsione di spesa di una sessantina di miliardi per la distribuzione in Italia, sulla base di una valutazione degli investimenti strettamente necessari per assicurare all'E.N.I. il mantenimento delle attuali posizioni di mercato. All'estero, gli investimenti previsti nel nuovo

piano ammontano a 60 miliardi circa, con una diminuzione di circa 17 miliardi rispetto al precedente programma.

Nel complesso, aumenti e riduzioni di previsioni di spesa nella raffinazione e distribuzione in Italia e all'estero, rispetto al precedente piano quinquennale, si compensano in larga misura, per cui il volume complessivo degli investimenti previsti per queste attività nel nuovo piano (203 miliardi) risulta superiore solo di una quindicina di miliardi a quello del piano 1966-70.

Sostanzialmente immutata è la previsione di spesa per la flotta cisterniera (8 miliardi), per gli oleodotti (20 miliardi) e per le attività ausiliarie (20 miliardi).

Come si è già detto, le due motocisterne di cui è prevista la costruzione nel programma (da 80.000 tpi) sono già state ordinate. Non si prevede per ora un ulteriore ampliamento della flotta cisterniera del gruppo, che, con le costruzioni avviate, dovrebbe ormai consentire di coprire una quota sufficientemente elevata dei trasporti richiesti dalle aziende consociate. Come si è già illustrato nella precedente Relazione, va considerata a questo riguardo la maggiore vicinanza delle aree di rifornimento rispetto alle previsioni di qualche anno addietro e, in particolare, anche il nuovo elemento dello avvio della produzione dei giacimenti di El Borma in Tunisia, in prossimità delle nostre coste.

Per i trasporti via oleodotto, gli importi indicati nel piano si riferiscono all'ulteriore ampliamento di capacità dell'Oleodotto dell'Europa Centrale; i lavori riguardano quasi completamente i tratti in territorio italiano.

8. — Secondo le stime riviste in base allo scorrimento e alla definizione finale dei vari programmi, gli investimenti che saranno realizzati nel 1966 ammontano a circa 150 miliardi di lire, cifra pressappoco equivalente a quella, inclusiva dei programmi aggiuntivi elaborati su richiesta del Ministero, pubblicata nell'allegato all'ultima Relazione programmatica. Di questi investimenti, un ammontare pari a 87,7 miliardi di spesa si riferisce al territorio nazionale.

Rispetto alle previsioni iniziali della Relazione programmatica, secondo le indicazioni formulate nel citato allegato, risultano aumentati gli investimenti in territorio nazionale nella ricerca e produzione mineraria, nella rete di metanodotti e nella distribuzione di prodotti petroliferi e quelli allo estero nella ricerca e produzione mineraria. Per le ragioni innanzi illustrate, il programma in corso di realizzazione nel 1966 non contempla più investimenti all'estero per l'importazione di gas naturale. Inferiori alle previsioni si presentano nel 1966, in seguito al riesame globale di cui si è fatto cenno, soltanto gli investimenti all'estero nella distribuzione.

Circa un terzo del volume complessivo di investimenti di cui si prevede la realizzazione si riferisce alla ricerca e produzione mineraria (48,9 miliardi, di cui 23,1 miliardi in Italia). I programmi si riferiscono, in Italia, alla Valle Padana (dove, come si è detto, nel 1964 e nel 1965 si sono rinvenute consistenti riserve), alla piattaforma nel Mare Adriatico (dove, pressoché concluso il rilievo sismico della zona settentrionale, viene effettuato il rilievo aeromagnetico della zona), all'Italia centro-meridionale (dove prosegue la prospezione sismica e la perforazione di alcuni pozzi nelle zone indiziate) e alla Sicilia (nelle aree previste nell'accordo con l'Ente minerario siciliano e nelle zone limitrofe ai giacimenti di Gagliano e di Bronte). All'estero, gli investimenti riguardano le preliminari rilevazioni sismiche e la perforazione di pozzi esplorativi nel Mare del Nord (off-shore norvegese, inglese, tedesco e olandese) e in Olanda, le attività di coltivazione e di ricerca in Iran, Egitto, Tunisia, Libia e Nigeria, nonché il proseguimento delle ricerche in Marocco.

Nelle attività di distribuzione e raffinazione di prodotti petroliferi, gli investimenti per il 1966 sono stimati rispettivamente in 29 e in 27,1 miliardi (di cui, in Italia, rispettivamente 16,5 e 15,1 miliardi). In Italia, gli investimenti si riferiscono ad un ampliamento e potenziamento della rete e degli impianti: raffinerie, rete stradale di carburanti e lubrificanti, depositi, stabilimenti per l'imbombolamento di Agipgas. Sono previsti anche investimenti per migliorare la distribuzione di carburanti per uso agricolo e per uso marino. All'estero, gli investimenti nella distribuzione sono diretti essenzialmente al completamento dei programmi già predisposti negli anni scorsi. Nelle raffinerie

estere, i maggiori investimenti riguardano i lavori per la costruzione dello stabilimento di Moanda (Congo) e per l'ultimazione degli impianti nello stabilimento di Dar es Salaam (Tanzania).

Per gli oleodotti sono previsti investimenti per 15,7 miliardi, di cui 3,7 miliardi in Italia. Come è noto, è prevista l'entrata in funzione dell'Oleodotto dell'Europa Centrale anche nel ramo che — attraverso lo Spluga — porta il greggio alla raffineria di Ingolstadt. Sono inoltre in corso i lavori per un ampliamento della capacità di trasporto di tale oleodotto.

Per l'avvio della costruzione delle due nuove motocisterne ordinate ai cantieri di Palermo, è prevista una spesa di 3 miliardi di lire. Investimenti pari a 5,9 miliardi sono previsti per l'adeguamento delle attrezzature mobili di perforazione e montaggio relative alle ricerche sottomarine, nonché per la ricerca scientifico-tecnica.

Nel settore del metano, infine, gli investimenti del 1966 (20,4 miliardi) si riferiscono ai lavori di ampliamento delle reti già avviati da tempo e all'inizio dei lavori per la realizzazione del progetto relativo all'importazione e distribuzione di gas. Prosegue, in particolare, la progettazione — e non appena possibile inizieranno i lavori di costruzione — degli impianti di rigassificazione del metano liquefatto di importazione e delle annesse attrezzature portuali di attracco delle navi metaniere.

9. — Nel 1967 saranno realizzati investimenti per circa 144,5 miliardi (di cui 90,6 in Italia), cifra pressappoco pari a quella del 1966 (compresi i programmi aggiuntivi) e superiore di circa 20 miliardi a quella del 1965.

Saranno ulteriormente aumentati, secondo le linee della politica innanzi esposta, gli investimenti nella ricerca e produzione mineraria (55 miliardi), soprattutto all'estero (37,2 miliardi), e quelli nel trasporto e distribuzione metano (28,7 miliardi), relativi alla nuova rete nazionale di metanodotti e al completamento dei metanodotti siciliani (Termini-Palermo, Gagliano-Carcaci, Catania-Augusta).

Gli investimenti negli oleodotti (6 miliardi) si riferiscono soprattutto all'ampliamento della capacità del tratto nazionale dell'Oleodotto dell'Europa Centrale, quelli nella flotta (4,5 miliardi) alla prosecuzione dei lavori di costruzione delle due nuove motocisterne e quelli nelle attività ausiliarie (5 miliardi) al proseguimento dei lavori per la costruzione di un *lay-barge* e di una piattaforma di perforazione.

Nella distribuzione e nella raffinazione di prodotti petroliferi le previsioni di spesa incluse nel programma ammontano, rispettivamente, a 25,7 e a 19,6 miliardi (di cui in Italia rispettivamente 13,7 e 14,9 miliardi). Tra i lavori di ampliamento e di potenziamento delle raffinerie italiane, sono previsti in particolare l'adeguamento della capacità di lavorazione dello stabilimento di Marghera a quella autorizzata e nuovi impianti di desolfurazione del gasolio, di platforming e di produzione di bitumi nello stabilimento di Sannazzaro.

II. — INDUSTRIE ESTRATTIVE

Sviluppo e prospettive del settore

1. — L'industria mineraria italiana ha registrato nell'ultimo quinquennio un periodo di stagnazione. I risultati complessivi, in quantità ed in valore, nel 1965 sono stati appena superiori a quelli conseguiti nel 1961. Le ragioni di tale situazione, che si inquadra in uno sviluppo ben diversamente attivo dell'attività mineraria nel mondo, sostenuto almeno nei due ultimi anni da un aumento dei prezzi internazionali dei minerali e metalli, sono diverse e complesse. Non è arbitrario ritenere tuttavia che il graduale declino dell'attività mineraria in Italia, quali che ne siano le cause, sia connesso soprattutto ad uno scarso impegno nella ricerca di nuovi giacimenti che possano sostituire quelli che si vanno via via esaurendo nella coltivazione. Salvo che in alcuni settori l'industria mineraria italiana appare in regresso o stagnante per le produzioni già in atto, mentre, anche in prospettiva,

non è possibile individuare l'avviarsi di nuove iniziative di grande rilievo. Manca inoltre un impegno coordinato nella ricerca mineraria in generale.

La redditività degli investimenti minerari, soprattutto in paesi di antica industrializzazione e di limitate risorse naturali quale è il nostro, non appare oggi comparabile con quella che si consegue nei settori più dinamici dell'industria manifatturiera. A ciò si aggiunge che proprio nella più dispendiosa fase della ricerca di nuove mineralizzazioni si presentano forti rischi, a causa della inevitabile aleatorietà insita nell'attività di ricerca mineraria. Per tali ragioni in diversi paesi industrializzati, più recentemente in Francia nel quadro della programmazione economica, sono stati offerti dallo Stato all'attività mineraria incentivi, in forma di specifiche esenzioni fiscali e di prestiti a lungo termine, atti a richiamare capitali che altrimenti non risultano attirati in questo settore.

Gli aspetti sopra sommariamente delineati si riflettono nella situazione e nelle prospettive delle imprese a partecipazione statale del settore, che — prescindendo dall'estrazione degli idrocarburi trattata, come di consueto, in separato capitolo — operano attualmente soprattutto nel rifornimento della siderurgia e nel settore integrato minero-metallurgico non ferroso.

La produzione nazionale di minerale di ferro, che si svolge integralmente nell'ambito delle partecipazioni statali, ha segnato nel 1965 una ulteriore riduzione, nella misura di un quinto rispetto all'anno precedente, aggirandosi intorno alle 725.000 tonnellate. Con la ripresa dell'attività siderurgica sono aumentate nel 1965 le importazioni di minerale di ferro. Il contributo alla soddisfazione del fabbisogno della siderurgia da parte delle miniere italiane, che era ancora dell'ordine del 30 per cento all'inizio degli anni '60 è caduto nel 1965 al di sotto del 10 per cento. È una quota questa che è destinata a diminuire ulteriormente parallelamente all'aumento dell'attività siderurgica. Un ragionevole tasso di utilizzazione dei modesti giacimenti nazionali nel quadro di una sana economia aziendale non consente infatti di prevedere l'aumento degli attuali livelli produttivi. Il gruppo Italsider, che gestisce le miniere dell'Elba, dispone anche di partecipazioni in società che svolgono l'attività di estrazione di minerale di ferro in India, Liberia, Mauritania e Canada. L'attività produttiva di tali consociate si è svolta nel 1965 a maggiori livelli in connessione con l'espansione della domanda di minerale di ferro nel mondo. La maggiore produzione di minerale pregiato di ferro (magnetite), è stata sviluppata nella miniera di Cogne, della Nazionale Cogne, che ha raggiunto le 315 mila tonnellate circa.

La produzione nazionale di piombo e di zinco e relativi minerali ha avuto nel 1965 un leggero incremento. Sono state prodotte 224.000 tonnellate di minerale di zinco, 81.000 tonnellate di zinco primario, 55.000 tonnellate di minerale di piombo e 39.000 tonnellate di piombo primario. La società AMMI, a partecipazione diretta, ha mantenuto un peso di circa un terzo nella produzione nazionale di minerale di piombo e di zinco, malgrado una lieve flessione produttiva. L'attività nel settore metallurgico, limitatamente allo zinco prodotto nello stabilimento di Ponte Nossa, è aumentata e rappresenta circa il 30 per cento della produzione nazionale. La produzione di minerale di antimonio (854 tonnellate prodotte) ha avuto una leggera diminuzione.

La produzione italiana di mercurio, di cui la società Monte Amiata resta il maggiore produttore, ha avuto un leggero aumento ed è stata nel 1965 di 1.975 tonnellate. L'esportazione ha subito una flessione rispetto all'anno precedente: i prezzi internazionali, dopo aver raggiunto un massimo a metà 1965, sono caduti notevolmente registrando ulteriori cedimenti nella prima parte del 1966.

2. — Nel corso del 1965 sono stati investiti nelle attività estrattive (comprese, per i minerali non ferrosi, anche le attività metallurgiche integrate) 6,2 miliardi di lire. Nel 1966 saranno effettuati investimenti per 11,9 miliardi.

Gli investimenti minerari connessi con l'attività siderurgica sono stati attuati negli anni passati nel quadro di un ciclo che si può ritenere in gran parte concluso. Sono state chiuse le miniere marginali e le attività minerarie del gruppo Italsider sono oggi concentrate nelle riorganizzate miniere dell'isola d'Elba. Anche il programma di acquisizione di partecipazioni in società minerarie operanti

all'estero può considerarsi per ora esaurito. Nel 1966 saranno investiti 0,5 miliardi nelle miniere nazionali e 0,2 in quelle estere.

La Nazionale Cogne va completando il programma di meccanizzazione della miniera di magnetite di Cogne e di ampliamento del connesso impianto di pellettizzazione. Sono stati investiti nel 1965 0,4 miliardi e gli investimenti previsti per il 1966 sono dello stesso ordine.

La Società AMMI ha investito nel 1965 3,8 miliardi di lire principalmente in lavori di ricerche e grandi preparazioni minerarie e relativi impianti. Una parte minore degli investimenti è stata impegnata in studi, consulenze e progettazione per il nuovo impianto metallurgico per la produzione congiunta di piombo e zinco da localizzare in Sardegna, e per l'ampliamento dello Stabilimento elettrolitico di Ponte Nossà (Bergamo) e, inoltre, nel proseguimento dei lavori di grandi preparazioni della miniera di antimonio di Manciano (Grosseto). Nel 1966 saranno effettuati investimenti per 5,5 miliardi destinati alla realizzazione del programma minerario, per il piombo, lo zinco e l'antimonio nonché un primo lotto di lavori per l'ammodernamento e l'ampliamento dello stabilimento metallurgico di Ponte Nossà.

La Società Monte Amiata ha svolto lavori di prospezione e ricerca volti a consolidare le riserve del minerale da estrarre ed a migliorare le attrezzature dei trasporti e degli impianti metallurgici. Vengono proseguite anche le attività di ricerca fuori della concessione mineraria in coltivazione.

La Società Carbosarda, del gruppo E.F.I.M., continua lo studio delle iniziative nel settore dell'alluminio e delle ferroleghie. Nel 1965 è stata costituita la « Società mineraria chimica metallurgica per l'Industria dell'alluminio in Sardegna », con un capitale iniziale di 500 milioni, elevabile a 15 miliardi. Il capitale è stato sottoscritto per il 52 per cento dalla Carbosarda, per il 24 per cento dalla Montecatini e per il 24 per cento dalla Société Electricité di Bruxelles, designata dalla Compagnia belga dell'alluminio. Un progetto di massima per la costruzione dell'impianto per la produzione di alluminio lingotto è stato già presentato nelle sedi appropriate, ove sono stati ottenuti affidamenti per l'ammissione dell'iniziativa al finanziamento agevolato.

Nel campo dei refrattari la società S.A.N.A.C., integrata al gruppo siderurgico Finsider, prevede nel 1966 l'entrata in funzione del nuovo impianto di Taranto. Anche la Nazionale Cogne prevede per il 1966 l'inizio dei lavori di razionalizzazione ed ampliamento della capacità produttiva nello stabilimento refrattari di Castellamonte.

La Società Italsil, del gruppo E.F.I.M., che, come è noto, si dedicherà all'estrazione di sabbie silicee, inizierà la propria attività non appena potrà acquistare il terreno dal Comune interessato.

Programmi e investimenti

3. — Le previsioni di investimento per il quinquennio 1967-71 sono di complessivi 136 miliardi per le miniere e la metallurgia non ferrosa, articolate come segue: 111 miliardi nel settore metallurgico non ferroso, 25 miliardi nella ricerca e produzione mineraria, di cui 2 miliardi per minerali di ferro. La quota parte di questi investimenti per il 1967 è di 39,8 miliardi, così suddivisi: 30 nella metallurgia non ferrosa, 9 nella ricerca e produzione mineraria, di cui 0,8 miliardi per i minerali di ferro.

A partire dal 1967 si farà luogo al graduale avvicinamento dei dazi italiani per il piombo e lo zinco alla molto più modesta protezione prevista dalla tariffa doganale della C.E.E., che è di 8,25 lire per chilogrammo. In questa situazione sfavorevole la società AMMI dovrà completare i propri programmi di ampliamento e razionalizzazione, già avviati ed in stato di notevole avanzamento per quanto riguarda la parte mineraria. Il programma di riorganizzazione dell'azienda, iniziato nella seconda metà del 1963, dovrebbe essere portato a termine entro il 1970, data alla quale la tariffa doganale italiana del piombo e dello zinco si sarà allineata ai bassi livelli della tariffa doganale comunitaria. Nel periodo di attuazione del programma sono contemplati investimenti complessivi per

oltre 77 miliardi, in parte già attuati. Il programma comprende la realizzazione del piano di ricerche straordinarie e il potenziamento delle miniere dell'AMMI in Sardegna, per la produzione congiunta di circa 60.000 tonnellate di zinco metallo e di 35.000 tonnellate di piombo dolce, la costruzione di uno stabilimento metallurgico nel Friuli-Venezia Giulia, nonché il potenziamento e l'ammodernamento dello stabilimento di Ponte Nossa (Bergamo) e delle altre unità produttive.

A programma realizzato la produzione mineraria annua della società sarà di circa 140.000 tonnellate di concentrati mercantili piombo-zinciferi. Nel settore antimonifero, l'entrata in produzione della miniera di Manciano e l'ampliamento dell'esistente fonderia di Villasalto consentiranno alla AMMI di coprire la quota principale dei consumi nazionali dei prodotti antimoniali e di destinare all'estero una parte della produzione.

Gli investimenti previsti dall'AMMI nel quinquennio 1967-71 sono di 69 miliardi, di cui 46 nella metallurgia e 23 nelle miniere. Circa la metà di tali investimenti sarà realizzata in Sardegna. Nel 1967 è previsto l'investimento di 17,5 miliardi, per metà nella metallurgia e per metà nelle miniere.

La Società Alsar, facente capo alla Carbosarda, prevede di concentrare nel quinquennio 1967-71 la costruzione dell'impianto per la produzione di alluminio lingotto in Sardegna. Gli investimenti previsti sono di 65 miliardi, di cui 21,5 miliardi nel 1967.

Il programma Italsider nel settore minerario deve considerarsi completato e gli investimenti previsti per il 1967-71 sono da considerarsi diretti a ricostituzione, nella misura di 0,4 miliardi.

La Società Cogne proseguirà gli investimenti nella ricerca mineraria e nella preparazione della coltivazione della Miniera di Cogne, per un importo previsto di circa 0,5 miliardi.

Ulteriori investimenti per circa 1,5 miliardi sono previsti sia per la meccanizzazione dell'interno miniera che per l'ampliamento, entro il 1968, dell'impianto di pellettizzazione del minerale, con la aggiunta di nuovi forni.

Il programma di potenziamento della Miniera di Cogne e degli impianti di trattamento del minerale, nel quadro della sostanziale riconversione della Società, acquista un particolare rilievo per l'importanza determinante che le attività di estrazione e trasformazione della magnetite di Cogne hanno nell'economia dell'intera Regione Autonoma della Valle d'Aosta.

La Nazionale Cogne procederà anche all'ulteriore miglioramento dell'impianto per la produzione di refrattari di Castellamonte, i cui livelli produttivi si orienteranno sulle 1000.-1.200 tonnellate al mese, per la parte principale destinati allo stabilimento dell'Azienda ad Aosta e per il resto alla vendita. Sempre nel settore refrattari, la Società S.A.N.A.C. prevede di raggiungere per il 1967 il livello di produzione di 180.000 tonnellate di refrattari all'anno, livello di tre quinti superiore a quello attuale.

La Società Monte Amiata proseguirà nell'attuazione del proprio programma di investimenti per ricostituzione degli impianti e per la ricerca mineraria.

INDUSTRIA MANIFATTURIERA

I. — SIDERURGIA

Sviluppo e prospettive del settore

1. — Il consumo interno di prodotti siderurgici presenta una sensibile ripresa, dopo la rilevante flessione registrata nel biennio 1964-65; si valuta che esso possa raggiungere, a consuntivo del 1966, il livello del 1963, anno che aveva concluso una fase di raddoppio — in appena un quinquennio — del consumo interno di tali prodotti. Dopo il 1963 la capacità produttiva della siderurgia italiana è continuata peraltro ad aumentare a seguito dell'entrata in funzione del centro di Taranto e della attuazione di programmi di ampliamento ed ammodernamento degli altri centri. In particolare nel 1965 la produzione nazionale di acciaio ha segnato un incremento (dell'ordine del 30 per cento) che è il massimo registrato su scala mondiale durante lo scorso anno, passando da 9,8 a 12,7 milioni di tonnellate di acciaio.

Si è avuto così un capovolgimento del precedente rapporto tra capacità produttiva e domanda nazionale e, corrispondentemente, dell'andamento dei nostri scambi con l'estero. Mentre nel 1963 agli elevati livelli raggiunti dai consumi interni si era fatto fronte con un'importazione netta di 3,7 milioni di tonnellate, successivamente la siderurgia italiana è stata costretta a cercare nelle esportazioni uno sbocco ad una capacità produttiva che, tenuto conto altresì della forte pressione esercitata dalle concorrenti industrie estere, superava largamente le possibilità di assorbimento del mercato interno. A fronte di una drastica diminuzione delle importazioni (scese del 29 per cento nel 1964 e di un ulteriore 26 per cento nel 1965) le esportazioni hanno raggiunto nel 1965 circa 3 milioni di tonnellate, triplicandosi nel corso di un biennio, sicché il saldo dell'interscambio con l'estero, per la prima volta nella storia della nostra siderurgia, ha registrato un attivo (pari a circa 800 mila tonnellate).

Questo risultato è stato ottenuto dalla siderurgia italiana solo a prezzo di una riduzione dei ricavi unitari medi, data anche la cospicua eccedenza dell'offerta rispetto alla domanda che caratterizza il mercato mondiale, tuttora in fase di lenta evoluzione.

Anche nel 1° semestre del 1966 l'attività produttiva dell'industria siderurgica italiana ha registrato un significativo incremento rispetto allo stesso periodo del 1965 (+ 8,4 per cento nella produzione di acciaio e + 24,5 per cento nella produzione di ghisa). Qualora si dovesse conservare la media mensile della produzione di acciaio conseguita nel primo semestre si potrebbe superare, agevolmente, per l'intero anno, un livello di 13 milioni di tonnellate, quantitativo lievemente superiore al consumo interno che può essere previsto supponendo la continuazione dell'andamento del primo semestre di quest'anno.

In tal caso, risulterà assicurato un sostanziale equilibrio fra importazioni ed esportazioni di prodotti siderurgici, sempre che la situazione interna del nostro mercato non venga alterata da un

accentuarsi della pressione della concorrenza estera in relazione alla situazione di ristagno che si registra nel mercato internazionale e in quello degli altri Paesi della C.E.C.A. in particolare (1).

2. — Ai fini di una previsione della domanda di acciaio nel prossimo quinquennio occorre tener conto della prospettiva di un rallentamento, rispetto agli anni '50 e al quadriennio 1960-63, del tasso di espansione degli impieghi nell'edilizia. È da tener presente altresì la tendenza a ridurre, con benefici per i consumatori, il peso-acciaio di certi beni. Tale tendenza appare favorita, oltretutto dalla scoperta di materiali sostitutivi, anche da continui miglioramenti della qualità delle produzioni siderurgiche. Ne sono un esempio evidente, in campo manifatturiero, l'alleggerimento, a parità di prestazione, del peso-acciaio del macchinario industriale, delle automobili, ecc. e, in campo edilizio, la diminuzione, a parità di resistenza, del peso-acciaio delle strutture in cemento armato. A questa tendenza si contrappone, peraltro, il diffondersi di sistemi di prefabbricazione che ricorrono a strutture portanti in acciaio o che lo inglobano in nuovi elementi dell'edilizia, quali, ad esempio, i pannelli armati, che vanno sostituendosi, sia pure in misura ancora limitata, alle strutture murarie classiche.

Per il 1971 si ritiene prudente prevedere, quindi, un consumo nazionale di acciaio dello stesso ordine di grandezza di quello che era stato assunto per il 1970 nella previsione formulata lo scorso anno (18-19 milioni di tonnellate).

Tale livello di consumo rappresenta, rispetto a quello stimato per il 1966, un aumento di 5-6 milioni di tonnellate e, quindi, una espansione della domanda ad un saggio medio annuo dell'ordine del 7-8 per cento. Trattasi di un incremento indubbiamente elevato — anche se inferiore del 20-25 per cento a quello registrato in Italia nel periodo 1951-65 — che segnerebbe un ulteriore avvicinamento del consumo procapite nazionale (pari a 228 chilogrammi a fine 1965) ai livelli degli altri Paesi della C.E.C.A. (450 chilogrammi in media).

La produzione nazionale può aumentare, sulla base dei programmi in corso e di quelli che saranno via via apprestati, in modo da raggiungere nel 1971 circa 18-19 milioni di tonnellate, con un incremento — anch'esso — di 5-6 milioni di tonnellate, che consentirà il mantenimento di una situazione di pareggio negli scambi con l'estero.

Programmi e investimenti

3. — L'esercizio 1965 ha rivestito particolare importanza per le aziende a partecipazione statale del settore: gli investimenti effettuati in tali imprese hanno raggiunto i 246,8 miliardi di lire.

Gli investimenti della Società Italsider, hanno riguardato soprattutto i lavori di completamento del centro di Taranto e dei nuovi impianti di Bagnoli, Cornigliano e Piombino.

Tra le principali realizzazioni dell'anno sono da ricordare:

— a Taranto: l'entrata in esercizio del secondo nastro di agglomerazione, di due batterie di forni coke e del secondo altoforno;

— a Bagnoli: l'entrata in esercizio dei parchi materie prime e degli impianti per il trasporto delle medesime, dei due nuovi nastri di agglomerazione e di un altoforno;

— a Piombino: l'installazione del treno di laminazione medio-piccolo;

— a Novi Ligure: l'ampliamento degli impianti di ricottura.

(1) Nel 1° semestre del 1966 le produzioni di acciaio della Francia e del Belgio sono rimaste stazionarie, quelle della Germania e del Lussemburgo hanno registrato una riduzione rispettivamente del 2,4 per cento e del 5,1 per cento, e solo la produzione di acciaio dei Paesi Bassi ha segnato un incremento del 5,0 per cento.

Deve essere tenuto presente, inoltre, che le previsioni formulate dall'Alta Autorità per il consumo di acciaio nella C.E.C.A. nel 1966 contemplano un incremento (2 per cento), che sarà il più basso tra quelli verificatisi dal 1960. In questa situazione, tenendo conto dell'ampliamento in corso della capacità produttiva, si prevede che il grado di utilizzo degli impianti, pari in media a circa l'86 per cento nel 1965, scenderà a poco più dell'80 per cento nel corrente anno.

L'attività produttiva della Dalmine è aumentata sia quantitativamente che qualitativamente a seguito dell'ultimazione dei seguenti lavori, che hanno comportato un investimento di 9,5 miliardi di lire:

— a Costa Volpino: ampliamento e razionalizzazione della trafiliera a freddo e proseguimento dei lavori per installare la nuova pressa ad estrusione;

— a Dalmine: sistemazione e razionalizzazione delle linee produttive.

L'accresciuta efficienza aziendale, che ha consentito una nuova riduzione dei costi, pone ora la Dalmine su un piano altamente concorrenziale anche nell'ambito della produzione dei tubi senza saldatura.

Il piano di ristrutturazione della Terni, avviato nel 1964 con lo scorporo dei settori chimico e cementiero, è stato completato. Gli investimenti effettuati durante il 1965 sono ammontati a 16,4 miliardi di lire, destinati, fra l'altro, al secondo treno per nastri a caldo (entrambi i treni di laminazione sono entrati in attività durante l'anno) ed alla ultimazione dei lavori di ammodernamento della sezione fucinatura.

Nel primo esercizio della Terninoss, la cui produzione è rivolta verso gli acciai speciali, sono stati praticamente completati i programmi dei nuovi impianti della società, per un importo di circa 1 miliardo.

Il ciclo di lavorazione risulta, secondo i programmi, completamente integrato con la Terni, provvedendo quest'ultima alla produzione del grezzo ed alla laminazione a caldo, mentre la Terninoss cura l'ulteriore laminazione a freddo e la finitura del prodotto.

Si è quasi completato il programma di ristrutturazione e adeguamento degli impianti della Breda siderurgica al nuovo indirizzo produttivo nel campo degli acciai speciali: gli investimenti, pari a 1,4 miliardi di lire, hanno consentito il completamento del piano di ammodernamento di questa società che ora si affianca, con la sua produzione tipizzata, al complesso Terni-Terninoss. Nello ambito della Società Cogne sono iniziati durante il 1965 i lavori preliminari connessi al vasto programma di espansione degli impianti elaborato dall'azienda. In relazione a queste realizzazioni la produzione di acciai speciali avrà un notevole sviluppo nell'ambito delle partecipazioni statali, con influenze positive sulla competitività dell'industria nazionale in questo settore.

Nel secondo semestre del 1965 l'attività della Cogne — che precedentemente aveva incontrato, come del resto altre aziende del ramo, alcune difficoltà — ha registrato una sensibilissima ripresa, accentuatasi nella prima parte dell'anno in corso: nei primi cinque mesi del 1966 le produzioni di ghisa e acciaio della società hanno invero segnato incrementi, rispettivamente, del 38 per cento e del 28 per cento sul corrispondente periodo dell'anno precedente; parallelamente si è avuto un notevole e progressivo miglioramento del rapporto costi-ricavi. È da rilevare comunque che un consolidamento dei risultati fin qui conseguiti potrà essere ottenuto mediante un migliore proporzionamento dei mezzi propri dell'azienda rispetto al complesso delle fonti di finanziamento.

4. — Attraverso gli investimenti realizzati o in corso di realizzazione si prevede che le aziende a partecipazione statale raggiungeranno nel corso del 1966 una produzione di 8-8,5 milioni di tonnellate di acciaio e 6-6,5 milioni di tonnellate di ghisa. La produzione di acciaio delle aziende a partecipazione statale verrebbe così a rappresentare oltre il 60-65 per cento della produzione nazionale.

Verrà data particolare cura all'accentramento delle lavorazioni nei centri siderurgici a ciclo integrale — dati i loro bassi costi di produzione — ed al conseguente ampliamento degli scambi di semiprodotti all'interno del sistema, nonché al miglioramento generale del livello qualitativo e della composizione merceologica della produzione, con un più elevato concorso dei laminati piani.

Gli obiettivi di produzione delle imprese a partecipazione statale per il 1969 sono i seguenti: 8,5 milioni di tonnellate di ghisa, 10,9 milioni di tonnellate di acciaio e 9,6 milioni di prodotti finiti.

Sono ancora da definire gli obiettivi per il 1970-71; comunque esiste la possibilità di realizzare tempestivamente, soprattutto a Taranto, ulteriori incrementi di capacità produttiva, qualora gli sviluppi della domanda li rendessero opportuni.

Per la realizzazione dei programmi descritti si prevede di investire 180,6 miliardi di lire nel 1966 e circa 235 miliardi nel periodo 1967-71 (quasi interamente relativi ad investimenti da effettuare nel prossimo triennio), di cui 140,4 nel corso del 1967. Per quanto riguarda il biennio 1970-71 si può stimare che, ove le prospettive della domanda lo richiedano, si potrà aumentare di altri 2 milioni di tonnellate circa la capacità produttiva del centro di Taranto, con un investimento dell'ordine di 250-300 miliardi. Si prevede inoltre che circa 100 miliardi dovranno essere destinati a rinnovi e migliorie negli altri impianti esistenti.

Tra i programmi elaborati nel settore merita di essere segnalata la creazione del « Centro Sperimentale Metallurgico » che consentirà di dare ampio respiro all'attività di ricerca scientifica, di vitale importanza per aumentare il livello qualitativo della produzione. Per tale iniziativa sono previsti investimenti per 6,3 miliardi a tutto il 1969, di cui 1,8 miliardi nel 1966.

La Società Cogne ha in particolare in programma la realizzazione nel prossimo triennio di un vasto piano per la conversione dei suoi impianti, che comporta una ristrutturazione pressoché totale del settore siderurgico dell'azienda e delle attività connesse (mineraria, elettrica, dei refrattari).

Tale programma di conversione — alla cui realizzazione collabora la Società Cosider del gruppo I.R.I. — è destinato ad allineare lo Stabilimento di Aosta alle più moderne tecniche di produzione degli acciai speciali ed è imperniato sullo sviluppo della produzione a ciclo integrale attraverso l'aumento della produzione di ghisa all'alto forno e l'installazione di una nuova acciaieria LD con relativo impianto ossigeno. Sarà inoltre installato un nuovo treno di laminazione intermedia e saranno potenziati gli altri treni di laminazione esistenti; in pari tempo verranno potenziati gli impianti complementari di trattamento e finitura degli acciai.

Il piano di conversione della Società Cogne, di particolare interesse per l'economia valdostana, usufruisce anche dell'assistenza e dell'intervento finanziario della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio, che ha concesso un mutuo di 4,7 miliardi di lire ai sensi degli articoli 54 e 56 del Trattato istitutivo.

Gli investimenti totali sino ad oggi previsti saranno di oltre 14 miliardi, di cui circa 10 da effettuare entro il 1968.

Con il progressivo esaurirsi del grande programma di nuovi impianti siderurgici del gruppo I.R.I., la Cosider, che nell'esecuzione di tale programma è stata per anni largamente impegnata, sarà in grado in futuro di svolgere una crescente attività per conto di terzi. È in tale prospettiva che è stata decisa una ristrutturazione della società intesa a riunire le capacità tecniche ed organizzative, oggi frazionate fra varie aziende del gruppo I.R.I., nel settore della progettazione e fornitura di impianti e della direzione dei lavori di costruzione.

A tal fine la partecipazione al capitale sociale della Cosider è stata estesa alla Finmeccanica e alla Fincantieri, oltreché all'I.R.I., ed è stato predisposto un piano di graduale trasferimento alla Cosider delle attività di progettazione impiantistica svolte dalle altre aziende del gruppo (2).

Il nuovo assetto dato alla Cosider non mancherà di ampliare le possibilità di lavoro non solo per le aziende del gruppo, ma anche per altre imprese operanti in numerosi rami di produzione meccanica creando, in particolare, condizioni per uno sviluppo nell'attività all'estero attraverso forniture di interi complessi industriali.

II. — CEMENTO

Sviluppo e prospettive del settore

1. — In questo settore l'Italia, con una produzione di quasi 21 milioni di tonnellate, risultava, nel 1965, al quinto posto nella graduatoria dei grandi produttori mondiali, preceduta da Stati Uniti (60 milioni), Repubblica Federale Tedesca (33 milioni), Giappone (27 milioni) e Francia (22 milioni).

(2) La prima operazione prevista in tale quadro è l'incorporazione nella Cosider della Siderforni, la quale opera nel campo della progettazione e costruzione di forni industriali.

Se si considera il consumo procapite, ovviamente più significativo, l'Italia figurava al quarto posto con 405 chilogrammi per abitante, dopo la Repubblica Federale Tedesca, con 550 chilogrammi, il Belgio-Lussemburgo, con 460 chilogrammi, e la Francia, con 442 chilogrammi.

Occorre osservare che tali graduatorie hanno una validità relativa in quanto produzione e consumo di cemento dipendono anche da fattori ambientali specifici, come è dimostrato dal fatto che gli Stati Uniti raggiungono un consumo pro-capite di soli 325 chilogrammi annui, oltreché dal largo impiego di strutture prefabbricate in acciaio nelle grandi opere edilizie, anche per l'ampia diffusione delle abitazioni unifamiliari, in cui si fa largo ricorso a materiali nuovi, quali acciaio e vetro, o classici, quali pietre, laterizi e legno.

Va comunque sottolineato che nel corso del 1965 la produzione nazionale di cemento ha subito una riduzione, rispetto al 1964, del 9,6 per cento. Tale diminuzione è da ascrivere al perdurare della crisi in cui versa attualmente l'industria edilizia: nel corso dell'anno si sono registrate, infatti, sensibili contrazioni nella progettazione di nuovi fabbricati e quindi nella costituzione di nuovi cantieri, oltreché una generale riduzione nell'attività di costruzioni residenziali e non, dovuta al progressivo esaurimento delle opere in corso. Queste riduzioni sono state solo in parte compensate dall'aumento delle opere pubbliche, sicché l'insieme dell'industria delle costruzioni ha diminuito la propria attività, misurata in quantità, del 5 per cento circa. A questa flessione della domanda interna non si è potuto far fronte, se non in minima misura, con un aumento delle esportazioni, data la modesta incidenza che possono assumere le forniture a Paesi esteri, a causa dell'elevato gravame dei costi di trasporto su di un prodotto ponderoso e di basso valore unitario, riducibile in limiti tollerabili solo in speciali situazioni produttive e geografiche.

2. — All'andamento negativo della produzione si è contrapposto un crescente sviluppo della capacità produttiva nazionale, che alla fine del 1965 ha raggiunto 29,5 milioni di tonnellate, con un incremento, rispetto al 1963, di 4,8 milioni di tonnellate. Nell'ultimo biennio, infatti, sono entrate in attività otto nuove cementerie e sono state ampliate e rimodernate dieci cementerie preesistenti, di cui sei nel Mezzogiorno.

Il ragguardevole aumento della capacità produttiva è da porsi in relazione ai programmi di sviluppo impostati dall'industria del cemento nel periodo 1961-62, quando appariva necessario predisporre mezzi di produzione atti a fronteggiare i costanti e notevoli incrementi della domanda, arrestatisi successivamente a seguito della pausa congiunturale e della crisi edilizia.

Pertanto l'utilizzazione media degli impianti è stata pari, nel 1965, al 70 per cento, con punte minime fino al 55-60 per cento negli stabilimenti ubicati nel Settentrione, contro l'87 per cento registrato nel 1964. È da attendersi, inoltre, che l'utilizzazione della capacità produttiva disponibile risulterà ancor più bassa nel 1966 poiché, mentre la domanda, in questa fase, tende a rimanere stazionaria, il potenziale produttivo supera ormai i 30 milioni di tonnellate.

Dato il perdurare della crisi edilizia le attuali previsioni non corrispondono a quelle formulate lo scorso anno, che scontavano una ripresa nel 1966: è da rilevare infatti che dall'inizio dell'anno in corso oltre la metà dei forni sono inattivi.

In questa situazione appare improbabile che la flessione intervenuta nella produzione dopo il 1964, anno in cui si è registrato un massimo produttivo di 22,9 milioni di tonnellate, possa essere riassorbita entro il 1967.

A media scadenza si ritiene comunque possibile che la domanda riprenda a crescere a un saggio annuo del 6 per cento che, sebbene nettamente inferiore a quello eccezionale del quinquennio 1960-64 (10 per cento circa), appare assai rilevante, ove si tenga conto dei livelli di consumo procapite raggiunti. Realizzandosi tale previsione, nel 1971 verrebbero raggiunti i 28-29 milioni di tonnellate. Tale livello nel primo caso risulterebbe inferiore di circa 1 milione di tonnellate a quello indicato per il 1970 nel programma formulato lo scorso anno e in entrambi i casi rimarrebbe ancora al di sotto del livello di capacità produttiva attualmente raggiunto dall'industria cementiera italiana.

3. — La situazione sopra delineata si è, ovviamente, rispecchiata nell'andamento delle aziende cementiere a partecipazione statale. Queste ultime hanno prodotto, nel 1965, 3 milioni di tonnellate, di cui 2,7 milioni relativi alle imprese facenti capo all'I.R.I. Questo risultato è inferiore di circa 1 milione di tonnellate a quello che, sulla base soprattutto dell'entrata in funzione dei nuovi impianti di Taranto, era stato inizialmente previsto. Le vendite di cemento all'estero hanno superato le 100 mila tonnellate, quintuplicandosi rispetto al 1964.

È da rilevare, peraltro, che nel corso del 1965 la produzione delle aziende a partecipazione statale è aumentata di circa il 4 per cento, mentre quella nazionale — come già detto — subiva una riduzione. In conseguenza la partecipazione del sistema alla produzione nazionale è salita dall'11 per cento al 13 per cento.

Per il 1966 le attuali previsioni indicano una produzione di 3,5 milioni di tonnellate, raggiungibile, peraltro, solo conseguendo un ulteriore sensibile aumento delle esportazioni.

Programmi e investimenti

4. — La capacità produttiva degli impianti delle partecipazioni statali ha raggiunto a fine 1965 i 4,8 milioni di tonnellate, con un aumento di oltre tre quarti rispetto al 1962. Durante l'anno è stato completato il vasto programma di impianti predisposto nel periodo 1962-63: sono così entrati in piena funzione gli impianti di Taranto, con una capacità produttiva di 1,1 milioni di tonnellate allo anno, sono stati approntati centri di distribuzione del cemento a Marghera e a Reggio Calabria e sono entrate in linea le due navi cementiere da 5.600 tpl ciascuna. Gli investimenti complessivi sono ammontati a 6,7 miliardi di lire.

Per il 1966 le attuali previsioni indicano una produzione di 3,5 milioni di tonnellate, raggiungibile, peraltro, solo conseguendo un ulteriore sensibile aumento delle esportazioni.

Per quanto riguarda le prospettive a medio termine (giacché, come si è detto, con il 1966 si chiude la fase di imponenti realizzazioni iniziate nel 1962 da parte del gruppo I.R.I.), non sono per ora previste nuove iniziative. È da tener presente che, qualora si prospettasse la necessità di nuovi aumenti del potenziale produttivo, le partecipazioni statali potranno agevolmente realizzare, nel giro di un biennio, ampliamenti degli attuali centri per complessivi 1-1,5 milioni di tonnellate.

Gli investimenti attualmente deliberati assommano a 1,5 miliardi per il 1966 e a 4,2 miliardi per il periodo 1967-69, di cui circa 1 miliardo relativo al 1967. Essi riguarderanno prevalentemente lavori di ultimazione degli impianti presso il nuovo centro di Taranto. Non sono invece previsti investimenti per gli impianti facenti capo all'E.N.I.

Va infine segnalato che nel corso del 1966 saranno incorporate nella Cementir le società Cementi Alba e Terni-Cementeria di Spoleto.

III. — MECCANICA

Sviluppo e prospettive del settore

1. — Nel quadro di un andamento dell'economia italiana caratterizzato, nel 1965, da un modesto aumento della domanda di beni di consumo durevole e da una flessione degli investimenti in beni strumentali, l'industria meccanica ha registrato una nuova contrazione della produzione, espressa, per l'intero anno, da una riduzione (3,7 per cento) dell'indice della produzione industriale ISTAT per i comparti meccanici propriamente detti e da un non rilevante aumento di quello relativo alle industrie produttrici di mezzi di trasporto.

All'interno del settore stazionaria si è mantenuta la produzione nel comparto delle macchine non elettriche, mentre hanno registrato flessioni le produzioni sia nel comparto della meccanica di precisione, sia in quello delle macchine elettriche. Data la debolezza della domanda interna, le imprese operanti nel settore si sono viste costrette a rivolgersi in misura crescente ai mercati esteri: le esportazioni perciò hanno registrato nel 1965 un sensibile incremento, corrispondente a poco meno di un quarto del volume raggiunto nell'anno precedente.

Per quanto riguarda l'andamento del ramo delle imprese produttrici di mezzi di trasporto è da rilevare che ad una discreta ripresa della produzione di autovetture e di materiale rotabile ferroviario si è contrapposta una nuova flessione della domanda nel comparto degli autoveicoli industriali, oltretutto in quello dei motocicli.

In una situazione di sostanziale ristagno, come si è detto, della domanda interna, e stazionarietà dei prezzi, le aziende meccaniche a partecipazione statale hanno complessivamente registrato un aumento del fatturato dell'ordine del 2 per cento. Tale aumento è attribuibile in massima parte al fatturato del ramo automotoristico, che ha segnato nel 1965 un incremento percentuale pari all'incirca a cinque volte quello medio di tutto il settore meccanico a partecipazione statale.

È da notare che tale sensibile incremento si è verificato dopo un anno, il 1964, in cui l'attività dell'Alfa Romeo non aveva subito quelle flessioni che avevano caratterizzato la restante produzione nazionale.

Nei primi mesi del 1966 il fatturato delle aziende meccaniche a partecipazione statale ha registrato un ulteriore aumento (+ 5,3 per cento nei primi tre mesi dell'anno).

2. — Il 1965 ha visto la realizzazione di tre nuove iniziative nel settore meccanico a partecipazione statale: hanno infatti iniziato la produzione nell'anno il nuovo stabilimento dell'Alce di Pomezia, nel settore del macchinario elettrico, la Breda Hupp, nel campo degli apparecchi per condizionamento d'aria, e la Breda Precision nel ramo delle apparecchiature elettroniche.

Sono stati inoltre pressoché completati nel corso dell'anno i nuovi stabilimenti della Delta, a Serravalle Scrivia, e della Società Bulloneria Europea, a Monfalcone.

Presso il centro di Arese dell'Alfa Romeo, terminati ormai gli impianti per la costruzione delle carrozzerie e il montaggio finale delle autovetture, è stato ultimato nel 1965 anche il centro ricambi: sono stati inoltre iniziati i lavori del nuovo magazzino prodotti finiti, della fonderia leghe leggere e dell'officina stampaggio a caldo. Nel contempo è proseguita l'elaborazione dei progetti relativi alla seconda fase del programma che prevede la concentrazione ad Arese anche delle lavorazioni dei gruppi meccanici ancora svolte al Portello.

È infine da ricordare che presso l'Ansaldo S. Giorgio è stata quasi ultimata la nuova officina elettromeccanica, mentre all'OTO-Melara sono stati condotti a termine il nuovo fabbricato uffici e l'installazione dei macchinari e delle attrezzature speciali per le nuove produzioni nel settore dei veicoli cingolati.

Nell'insieme le imprese meccaniche a partecipazione statale hanno effettuato nel 1965 investimenti per 25,1 miliardi di lire, con una riduzione rispetto alle previsioni della precedente Relazione programmatica attribuibile in prevalenza:

- a minori investimenti dell'Alfa Romeo;
- al rinvio, da parte dell'Ansaldo S. Giorgio, dell'acquisto del vecchio stabilimento della Delta;
- a slittamenti nel programma della Delta;
- a ritardi nell'esecuzione dei programmi della Società Bulloneria Europea, della Ferrosud e della Termosud;
- allo slittamento del programma della B.R.I.F. (Fabbrica Automobili Isotta Fraschini e Motori Breda).

Per l'anno in corso oltre ai programmi di razionalizzazione produttiva e ammodernamento degli impianti presso molteplici aziende del settore, sono da segnalare:

— l'inizio dell'attività del nuovo stabilimento della Società Bulloneria Europea-S.B.E., a Monfalcone, per la produzione di bulloneria a freddo di precisione e altre parti meccaniche di collegamento;

— il completamento del nuovo stabilimento della Wayne Italiana, a Pomezia, dove verranno trasferite le lavorazioni attualmente svolte nel vecchio complesso di Genova;

— l'ultimazione, presso il centro di Arese dell'Alfa Romeo, del nuovo magazzino prodotti finiti, destinato ad ospitare circa 4.000 autovetture, corrispondenti alla giacenza media prevista in periodo normale;

— il sostanziale completamento degli stabilimenti della Ferrosud a Matera (materiale rotabile ferroviario) e della Isotta Fraschini e Motori Breda a Bari (motori, motocoltivatori e ingranaggi);

— l'inizio della costruzione del complesso della Termosud di Bari, per la produzione di caldaie per centrali termiche e generatori di vapore.

Gli investimenti relativi al 1966 possono attualmente valutarsi pari a 40,8 miliardi, importo fra i più elevati dell'ultimo decennio e superiore del 15 per cento alla media annua degli investimenti effettuati nel periodo 1960-65.

Programmi e investimenti

3. — La politica delle partecipazioni statali nel settore meccanico rimane caratterizzata da due temi principali: da un lato l'impegno nella ricerca delle dimensioni aziendali più convenienti e nello ammodernamento e nella razionalizzazione delle strutture organizzative e dei mezzi di produzione, dall'altro la creazione di nuove valide iniziative nelle zone economicamente meno sviluppate del Paese. Trattasi senza dubbio, per quanto riguarda il primo tema, di condizioni pregiudiziali per il raggiungimento di più elevati livelli di produttività, quali sono oggi postulati dal progressivo esaurirsi delle barriere doganali all'interno del mercato comune e dalla crescente integrazione dei mercati mondiali in genere. A questo riguardo sembra opportuno ricordare che con il 1° gennaio 1966 sono stati attuati una nuova riduzione della tariffa doganale fra i paesi C.E.E. e un ulteriore avvicinamento alla tariffa esterna comune; ciò, se da un lato ha portato ad accentuare la concorrenza fra le imprese europee, dall'altro tende a favorire l'insediamento nell'area del M.E.C. di un numero crescente di imprese nordamericane le cui dimensioni sono necessariamente concepite in partenza per un mercato di caratteristiche continentali.

In tale situazione, come si è già detto, il principale obiettivo che le aziende meccaniche a partecipazione statale sono chiamate a perseguire nel corso del prossimo quinquennio è il raggiungimento di più elevati livelli di efficienza, obiettivo questo da perseguire tra l'altro attraverso il raggiungimento di dimensioni più rispondenti alla nuova struttura dei mercati in cui si trovano ad operare e che le porta a confronto con la più agguerrita concorrenza internazionale.

Ciò comporta, innanzitutto, la ricerca, fin dove possibile, di adeguate soluzioni nell'ambito stesso delle partecipazioni statali. Non si deve d'altra parte tralasciare ogni eventualità di vantaggiose collaborazioni anche all'esterno di tale ambito, collaborazioni di cui l'esperienza maturata in questi ultimi tempi ha dimostrato più volte l'efficacia.

È peraltro da osservare che la ricerca di dimensioni alla scala dei mercati in cui le imprese operano non va disgiunta da un continuo affinamento delle strutture organizzative delle imprese stesse. È da tenere presente, infatti, che è proprio con l'aumentare delle dimensioni che possono più facilmente manifestarsi difficoltà per un efficiente coordinamento della più complessa attività aziendale, tali da neutralizzare, talvolta, i vantaggi altrimenti conseguibili sul piano produttivo e del mercato.

Un'altra linea di azione riguarda, come si è già detto, l'ammodernamento degli impianti e l'affinamento costante degli indirizzi produttivi: a tal fine la massima importanza riveste l'attività di studio e ricerca, il cui sviluppo costituisce un impegno fondamentale delle partecipazioni statali.

4. — Si espongono qui di seguito le linee fondamentali dei programmi predisposti nel settore meccanico a partecipazione statale con riferimento al quinquennio 1967-71. È da tener presente che si tratta dei soli programmi a tutt'oggi definiti, ai quali si aggiungeranno quelli in via di definizione e quelli che verranno decisi nel corso del quinquennio, specie per nuove iniziative che, date le caratteristiche del settore, richiedono, in molti casi, tempi di esecuzione relativamente brevi e comportano un accurato accertamento della evoluzione del mercato.

Le previsioni più recenti sull'andamento a medio termine della domanda interna di autovetture indicano una certa attenuazione del saggio di espansione, che — tenuto conto del prevedibile sviluppo del reddito nazionale e altresì delle densità raggiungibili nel nostro Paese — si valuta per i prossimi esercizi dell'ordine del 10-15 per cento medio annuo.

Su queste basi l'Alfa Romeo ha in programma un sensibile sviluppo delle produzioni nella gamma delle medie cilindrate, con il completamento del nuovo grande centro di Arese dove, entro il 1968, saranno terminati gli impianti di fucinatura, fonderia e stampaggio e caldo e, nel 1969, verrà avviato il trasferimento delle lavorazioni meccaniche.

Nel settore degli autoveicoli industriali, grazie agli accordi conclusi con la S.A.V.I.E.M. del gruppo Renault, è previsto per il 1967 l'inizio della produzione integrata e del montaggio di un nuovo autocarro che, nella versione diesel, adotterà i motori della casa francese costruiti a Pomigliano.

Gli accordi con il gruppo Renault prevedono anche il montaggio e la vendita in Italia di altri autoveicoli S.A.V.I.E.M., sempre utilizzando i motori diesel costruiti dall'Alfa Romeo.

Nel ramo aeronautico sono previsti ragguardevoli sviluppi dell'attività sia nel campo delle revisioni per conto dell'Alitalia, che ha in programma una sensibile espansione della flotta, sia in quello della costruzione di motori, in relazione a consistenti commesse acquisite dall'aeronautica militare.

In tale ramo, oltre all'Alfa Romeo, opera la I.M.A.M.-Aerfer divisione aeronautica. Anche per questa azienda sussistono favorevoli prospettive di lavoro legate a consistenti commesse acquisite dall'Aeronautica militare e all'accordo recentemente concluso con la Douglas per la costruzione di importanti serie di parti del velivolo DC-9.

Per quanto riguarda le industrie elettromeccaniche, in linea con le direttive espresse anche nelle precedenti Relazioni programmatiche, si è costituita la nuova società Ansaldo S. Giorgio — Compagnia Generale — Stabilimenti Elettromeccanici Riuniti S.p.A. L'avvenuta unificazione tra le due società (Ansaldo San Giorgio e C.G.E. Italiana) consentirà senza dubbio di acquisire una più adeguata capacità competitiva; in effetti, di fronte ai grandi complessi della concorrenza internazionale, il raggiungimento di congrue dimensioni costituisce indubbiamente un fattore importante per lo sviluppo dell'efficienza aziendale. Nel quadro dell'accordo in questione sono contemplate misure intese a realizzare una maggiore specializzazione degli stabilimenti e favorire in tal modo il conseguimento di più elevati livelli di produttività. È previsto altresì un notevole rafforzamento delle attività di ricerca e sviluppo, le quali trarranno giovamento dall'affiancamento con uno dei gruppi tecnologicamente più avanzati del mondo.

Tra le altre aziende operanti nel settore elettromeccanico, la S.I.T.-Siemens prevede positivi sviluppi dell'attività produttiva, connessi ai consistenti programmi predisposti dalla concessionaria telefonica e dall'A.S.S.T. (Azienda di Stato per i servizi telefonici). Entro il 1968 sarà ultimato il nuovo complesso di Castelletto (Milano) dove verranno sistemati lo stabilimento di carpenteria, i laboratori di ricerca, le officine di costruzione e riparazione e le attrezzature per l'addestramento del personale. Buoni risultati sono attesi anche nel settore della ricerca, in particolare per quanto concerne il campo delle centrali elettroniche.

L'Alce ha attualmente allo studio un eventuale programma di ampliamento degli impianti per la produzione di macchine di grossa potenza oltre a quelle di media e piccola potenza già costruite.

Per le aziende del settore ferroviario le previsioni di sviluppo della produzione risultano, per il momento, alquanto contenute, a causa, principalmente, della riduzione degli ordini da parte delle Ferrovie dello Stato che hanno pressoché concluso la prima fase del programma decennale di ammodernamento.

È da rilevare che alcune aziende operanti nel settore hanno predisposto, per espressa direttiva del Ministero, un programma di concentrazione e specializzazione delle singole unità lavorative, in vista di una più razionale ripartizione del carico di lavoro e di una conseguente riduzione dei costi di esercizio.

Nel settore elettronico le previsioni sull'andamento dell'attività risultano senz'altro positive sia per la Selenia, che ha acquisito nuove consistenti commesse da parte della Marina militare italiana, sia per l'ATES Co.El. (stabilimento di Catania), le cui prospettive di mercato appaiono sensibilmente migliorate dopo l'adozione di una nuova gamma produttiva.

Nel settore delle macchine utensili e degli impianti in genere le prospettive di sviluppo della produzione permangono incerte.

È peraltro da prevedere che la ripresa degli investimenti nazionali delineatasi nell'ultima parte del 1965 e nei primi mesi dell'anno in corso possa influire positivamente sull'attività futura delle aziende operanti nel settore; ciò agevolerebbe la prosecuzione del processo di razionalizzazione e miglioramento delle strutture produttive e organizzative volto a portare la capacità competitiva di dette aziende a livelli comparabili con quelli delle più efficienti imprese europee del settore.

Si deve rilevare al riguardo che, a media scadenza, una fonte di lavoro addizionale potrebbe essere assicurata alle imprese operanti in questo ramo dallo sviluppo dell'attività della Cosider — di cui si è detto nel paragrafo relativo alla siderurgia — nel campo della progettazione di impianti, della direzione lavori e della fornitura di interi complessi industriali.

La Sant'Eustacchio continuerà nei prossimi esercizi l'attuazione del programma di riorganizzazione dell'attività aziendale, che rimarrà incentrata nei tradizionali settori del macchinario e dei cilindri per laminazione, con esclusione delle attività minori, non congeniali all'azienda.

È altresì da ricordare che sono in fase di esecuzione i provvedimenti conseguenti all'avvenuta fusione della Mecfond e della Fabbrica Macchine Industriali, mirante al conseguimento di un'integrazione e specializzazione dei due stabilimenti per tipo di lavorazione, tale da consentire, ferma restando l'attuale gamma produttiva, un'espansione dell'attività della F.M.I. ed una più elevata utilizzazione degli impianti da parte della Mecfond.

Presso la Nuovo Pignone sono in programma lavori di rinnovo e ammodernamento degli impianti e delle attrezzature.

Per la Termosud è prevista l'entrata in esercizio verso la fine del 1967 degli impianti per la produzione di centrali termiche e generatori di vapore.

È infine da segnalare che per le aziende del gruppo I.R.I. operanti nel ramo del macchinario per l'industria tessile è prevista una concentrazione produttiva, con il conferimento alla Nuova San Giorgio della responsabilità aziendale.

Presso lo stabilimento meccanico della Cogne, di Imola, è in programma un riassetto delle strutture produttive con la costruzione di un nuovo capannone industriale e la sostituzione di un certo numero di macchine utensili. La società ha attualmente allo studio la possibilità di estendere la produzione al settore delle macchine tessili per fibre sintetiche per le quali sussistono favorevoli prospettive di mercato.

Nell'insieme gli investimenti a tutt'oggi decisi nel settore meccanico con riferimento al quinquennio 1967-71 ammontano a 115 miliardi di cui 32,6 miliardi nel 1967. Qualora si considerino peraltro anche gli investimenti relativi ai programmi prospettati per gli stabilimenti meccanici del gruppo Fincantieri, l'importo indicato si eleva a 157 miliardi. È da ribadire che tale cifra è destinata ad aumentare sensibilmente, soprattutto in relazione a nuove iniziative che, come già detto, sono in via di definizione o verranno decise nel corso del quinquennio.

IV. — CANTIERI NAVALI

Sviluppo e prospettive del settore

1. — Nel corso del 1965 si è ulteriormente consolidato, sul piano mondiale, il processo di ripresa delle ordinazioni di nuovo naviglio. Gli ordini affluiti ai cantieri mondiali nello scorso anno si sono avvicinati ai 19 milioni di tsl, superando ogni massimo precedente. Questo sviluppo è imputabile anche a fattori occasionali, quali gli eccezionali aumenti intervenuti nei trasporti cerealicoli via mare, che negli ultimi anni hanno particolarmente contribuito a sostenere il livello dei noli, o ad impennate peculiari di un'attività tradizionalmente caratterizzata da intense variazioni cicliche. Ad esso corrisponde però, fondamentalmente, un processo di ascesa non momentanea, anche se destinato come nel passato a subire forti oscillazioni, di una domanda di nuovo naviglio fondata sulla strutturale tendenza all'espansione dei traffici mondiali. Va tenuto conto altresì dell'influenza esercitata sull'andamento della domanda da progressi tecnologici la cui pressione è venuta accentuandosi recentemente anche in questo settore e che stimolando gli orientamenti verso naviglio di tipo specializzato e, in generale, rendendo possibile la costruzione, a prezzi sovente decrescenti, di navi con un rendimento sensibilmente maggiore, aumentano la convenienza di sostituire con unità nuove il naviglio in esercizio.

Poiché quest'ultimo aspetto non appare un fenomeno contingente e considerato che i traffici mondiali continueranno a svilupparsi ad un ritmo non inferiore al passato, provocando — sia pure sulla base di un coefficiente di elasticità tendenzialmente decrescente — un ulteriore aumento del naviglio in esercizio, si può ragionevolmente confidare che la domanda di naviglio nei prossimi anni sarà tale da sostenere una produzione la cui media annua non sarà inferiore ai livelli, mai toccati precedentemente, che sono stati raggiunti nel 1965 e nel corso del 1966.

2. — Peraltro, anche se in un quadro mondiale le prospettive dell'industria delle costruzioni navali possono considerarsi abbastanza favorevoli, assai critica appare la situazione di alcune industrie cantieristiche. Uno degli aspetti che hanno maggiormente caratterizzato gli importanti sviluppi verificatisi durante questi anni nel settore è rappresentato, come è noto, dal drastico mutamento intervenuto nella ripartizione degli ordini tra le industrie dei vari Paesi. La partecipazione del Giappone è passata dal 34 per cento nel 1961 al 40 per cento del totale degli ordini mondiali nel 1965, mentre quella dei Paesi della C.E.E. è scesa dal 26 per cento al 15 per cento.

I divari nei rapporti di competitività tra le diverse imprese cantieristiche sono venuti accentuandosi in funzione, essenzialmente, del grado diverso in cui determinate situazioni ed impostazioni hanno consentito di introdurre negli impianti e nell'organizzazione della produzione le profonde innovazioni connesse all'evoluzione delle tecniche costruttive e della struttura della domanda. La situazione di crisi in cui versano determinate industrie cantieristiche è destinata pertanto a permanere e, più probabilmente, ad accentuarsi, ove non si proceda a processi di razionalizzazione di ampio respiro.

È infatti improbabile che la domanda possa, quando anche raggiunga le punte più elevate, alleviare la situazione delle industrie marginali. È nota la tendenza dei paesi in via di sviluppo a dotarsi di una propria industria per le costruzioni navali. Comunque, anche nell'ipotesi di una riduzione del numero dei cantieri in esercizio, la capacità produttiva mondiale continuerà ad espandersi in relazione alle innovazioni tecnologiche e al modificarsi della struttura della domanda.

Ampi programmi di razionalizzazione, riassetto e concentrazione delle attività del settore sono in corso non soltanto in Inghilterra, in Francia ed in Olanda, che, come l'Italia, devono risanare la propria industria cantieristica, ma anche in due dei tre più agguerriti paesi produttori: Germania

e Giappone. In quest'ultimo paese, ad esempio, i tre principali costruttori si sono consorziati per realizzare una vasta rete mondiale di centri di assistenza per le navi da essi costruite e, nel contempo, provvedere ad unificare la loro attività di ricerca e progettazione, al fine di conseguire più celermente ed a minor costo nuovi progressi tecnici, atti a sviluppare ulteriormente la loro capacità di concorrenza. Di fronte ad orientamenti del genere risulta evidentemente ancora più pressante l'esigenza di una rapida attuazione di organici piani di risanamento da parte dei paesi le cui industrie versano in situazioni di crisi.

3. — L'industria cantieristica italiana è una di quelle la cui posizione marginale è divenuta più critica in seguito ai rivolgimenti strutturali intervenuti nel settore. Ciò è dovuto in larga misura alle seguenti circostanze: minore idoneità di una buona parte dei cantieri esistenti, per ragioni di ordine topografico, a riassetti impiantistici corrispondenti alle più moderne concezioni di organizzazione della produzione navale; particolari motivi di carattere storico e ambientale che concorrono a limitare la capacità di adattamento delle strutture alle esigenze di trasformazione.

Per quanto riguarda l'industria cantieristica a partecipazione statale va sottolineato che l'onere che la collettività deve sopportare non solo attraverso contributi diretti e indiretti, ma anche con la copertura dei deficit di gestione, per sorreggere il settore, raggiunge importi molto elevati, imponendo pertanto l'esigenza di un risoluto sforzo per il conseguimento di un più razionale assetto.

Tale istanza non può non assumere un particolare risalto nel contesto di una politica di programmazione nazionale che, dovendo assicurare una migliore e più razionale utilizzazione delle risorse, deve porsi come uno dei temi fondamentali il problema del riassetto dei settori in crisi.

La necessità di impostare un'azione di risanamento scaturisce altresì dai nostri impegni comunitari. In proposito non va ignorato che la prevista armonizzazione degli aiuti concessi dagli Stati membri della C.E.E., anche se in una fase transitoria potrà risultare temperata da misure particolari da noi rivendicate, si risolverebbe, data la sostanziale disparità di capacità competitiva tra le industrie cantieristiche dei Sei Paesi, in una situazione di particolare svantaggio per la navalmeccanica italiana, che è, nel complesso, la più debole.

È perciò indispensabile che, a livello nazionale, venga impostata ed attuata, con organica continuità, una politica di razionalizzazione delle strutture produttive capace di porre l'attività della industria cantieristica nazionale su basi economiche, tenendo conto delle prospettive di lungo periodo del settore.

4. — L'attuale critica situazione della navalmeccanica italiana pone in evidenza che l'azione svolta dal dopoguerra ad oggi per superare le difficoltà del settore — sebbene tesa a non ridurre la capacità produttiva, in realtà raddoppiatasi tra il 1950 e il 1965 nonostante la conversione ad altre attività di numerosi cantieri, ma ad accrescere l'efficienza della nostra industria navalmeccanica — non ha permesso di tenere adeguatamente il passo con i progressi realizzati dalle maggiori industrie cantieristiche mondiali. Il mancato successo di questa azione non può essere attribuito ad un insufficiente impiego di capitali nell'opera di rinnovamento. Gli investimenti di ammodernamento effettuati nel decennio 1956-65 nel solo ambito dei cantieri a partecipazione statale ammontano ad oltre 90 miliardi di lire attuali e risultano quindi, tenuto conto delle dimensioni dell'industria italiana, in linea con quelli realizzati dai grandi Paesi cantieristici. Occorre quindi tener conto di altre circostanze che non hanno consentito di affrontare i problemi del settore con la necessaria incisività e con maggiore aderenza alle prospettive di evoluzione di lungo periodo.

5. — Nella consapevolezza delle molteplici ragioni che richiedono una nuova vigorosa azione per il riassetto dell'industria cantieristica italiana, il Ministero delle partecipazioni statali ha posto a disposizione dell'apposita Commissione costituita presso gli Uffici della programmazione un piano di risanamento elaborato dalla Fincantieri per le aziende che ad essa fanno capo. Esso ha altresì

provveduto ad una approfondita analisi del piano stesso ed al suo raffronto con le conclusioni degli studi da esso autonomamente svolti, tenendo particolarmente conto di considerazioni di ordine politico, economico e sociale più generali che non possono essere trascurate dal Ministero.

Sulla base di tali considerazioni, proprie dell'autorità politica, il Ministero ha così completato gli elementi di un piano di riassetto basato essenzialmente sulla volontà di risolvere armonicamente i vari problemi economici e sociali sul tappeto, con un organico inserimento nel quadro della politica economica programmata.

Programmi e investimenti

6. — Gli aspetti essenziali del piano di risanamento del gruppo Fincantieri, che potrebbe essere tecnicamente realizzato in un quadriennio, sono qui di seguito brevemente delineati.

Le tre società oggi esistenti, Ansaldo, C.R.D.A. e Navalmeccanica, verrebbero fuse in un'unica azienda. Tale fusione, che è la premessa di una politica veramente unitaria, consentirebbe una compressione delle spese generali, attraverso l'unificazione di determinati servizi, e permetterebbe di migliorare sia la posizione commerciale dei cantieri per quanto riguarda l'acquisto di beni e servizi, sia quella produttiva, rendendo possibile l'assegnazione degli ordini assunti al cantiere i cui impianti meglio rispondano alle specifiche delle singole commesse.

Sensibili vantaggi dovrebbero derivare anche dalla messa in comune di tutto il patrimonio di esperienze e capacità tecniche delle singole aziende. Ciò è particolarmente importante in quanto faciliterebbe lo sviluppo dell'attività di progettazione e ricerca, e quindi un adeguato inserimento della nostra cantieristica nel processo di efovuzione in atto nelle tecnologie del trasporto navale. Non va infatti dimenticato che lo sviluppo del naviglio mercantile non è la risultante di un puro e semplice aumento di dimensioni, ma deriva sia da una nuova concezione dello scafo che, allargandosi e accorciandosi, consente, al di sopra di determinate soglie dimensionali, fortissime economie nel peso dello scafo e nella potenza dei motori, sia da una maggiore velocità delle navi, sia da un più grande automatismo della macchina principale e delle attrezzature ausiliarie, che permettono di ridurre sensibilmente gli equipaggi, sia da particolari accorgimenti e attrezzature di carico e scarico, che riducono la sosta nei porti, sia, infine, dall'adattamento delle navi a nuove esigenze di trasporto, tra cui non vanno dimenticate quelle derivanti dalla crescente importanza di beni nuovi o, comunque, entrati da poco nella sfera del commercio marittimo. Tutti questi fattori, traducendosi in una diminuzione del costo di acquisto o di gestione della nave condizionano la capacità competitiva dei vari cantieri e ancor più la condizioneranno in futuro. In effetti il previsto sviluppo della domanda dipenderà in misura non indifferente dal progresso tecnologico del naviglio, e quindi dalla capacità dei cantieri di adeguarsi alle sue esigenze. Risulta perciò indispensabile per la nostra industria disporre di un efficiente servizio di ricerca e progettazione, la cui attività dovrebbe essere costantemente potenziata dalla nuova società.

Infine la concentrazione aziendale dovrebbe rendere agevole un equilibrato processo di specializzazione dei singoli centri cantieristici, che, pur consentendo di conseguire le sensibili diminuzioni di costi derivanti dalla standardizzazione, permetta nondimeno di tener conto degli sviluppi di un mercato così rapidamente mutevole quale quello navale e di ovviare alle eventuali dannose conseguenze che da una rigida specializzazione potrebbero derivare per le aziende nonché, sotto il profilo economico e sociale, per le zone interessate.

Il piano elaborato dalla Fincantieri contempla non solo una maggiore specializzazione ma anche una concentrazione della capacità produttiva. È anche sotto tale profilo che va considerato il previsto ampliamento ed ammodernamento del cantiere di Monfalcone, che sarà posto in grado di costruire navi aventi dimensioni sino a 300.000 tpl.

Un accrescimento di capacità produttiva si avrebbe altresì nei cantieri di Sestri e di Castellammare a seguito del completamento dei programmi di ammodernamento degli impianti. Comple-

sivamente i tre cantieri summenzionati verrebbero così ad avere una capacità produttiva di circa 550 mila tsl annue, pari a quella attuale dell'intero gruppo Fincantieri (1).

Miglioramenti tecnici rilevanti non sembrano conseguibili nei cantieri di San Marco e del Muggiano. La situazione topografica di questi ultimi non consentirebbe infatti l'adeguamento della loro struttura impiantistica alle necessità poste dalle nuove tecniche produttive, che richiedono ampi spazi a terra ed in acqua, ivi non disponibili, dando luogo ad un aumento del fabbisogno di superfici che va assai al di là di quello richiesto dall'ingrandirsi delle dimensioni medie degli scafi. Conseguentemente non si riesce ad individuare la possibilità di pervenire — e neppure di avvicinarsi — in questi cantieri, ai rendimenti operativi che l'applicazione delle nuove tecniche consentirà di ottenere a Monfalcone e a Sestri. Inoltre l'aumentata capacità produttiva derivante dall'ammodernamento, sia pure insufficiente, di questi cantieri potrebbe essere sfruttata solo in rari casi. Non si può perciò non preoccuparsi che eventuali nuovi investimenti ivi realizzati si traducano in uno spreco di risorse, poiché nell'impossibilità di divenire concorrenziali questi cantieri non potrebbero continuare la propria attività che a prezzo di crescenti sovvenzioni.

7. — Non possono essere però trascurati i rilevanti problemi di ordine economico e sociale che la cessazione dell'attività di costruzione navale comporterebbe per le zone interessate.

L'economia industriale di Trieste e quella di La Spezia sono infatti, in larga misura, basate sull'attività cantieristica e non possiedono, al momento, una vitalità tale da consentire il superamento senza gravi contraccolpi, di una simile eventualità.

Il Ministero delle partecipazioni statali ritiene perciò che la cessazione dell'attività di costruzione navale nei cantieri in questione debba essere strettamente subordinata alla contemporanea attuazione di programmi di attività compensative tali da neutralizzare gli effetti negativi, non soltanto in termini di occupazione, ma anche in termini di volume globale di attività economica della zona, derivanti dalla cessazione dell'attività cantieristica. Si deve trattare di programmi organici che risultino idonei a creare condizioni più favorevoli di quelle attuali per gli ulteriori sviluppi dell'economia locale. Ovviamente la predisposizione ed attuazione di tali piani non compete solo al sistema delle partecipazioni statali. Il problema, trattandosi del risanamento di un intero settore dell'industria italiana nel quadro di un'opera di razionalizzazione dell'impiego delle risorse produttive nazionali, è compito proprio della politica di programmazione. Alla realizzazione della politica di programmazione, specie col concretarsi della sua articolazione regionale, va quindi collegata la cessazione dell'attività di costruzione di questi cantieri. Peraltro data l'urgenza del problema, il Ministero delle partecipazioni statali si è preoccupato di ricercare, soprattutto nell'ambito della sua sfera di competenza, possibilità di iniziative e linee d'azione suscettibili di rappresentare, nel loro complesso, per le zone interessate un'alternativa soddisfacente rispetto alla continuazione dell'attività di costruzione navale nei cantieri di San Marco e del Muggiano.

8. — Il Ministero ritiene che già fin d'ora possano configurarsi, per quanto riguarda Trieste, prospettive rispondenti alle esigenze precedentemente enunciate.

L'ampliamento del cantiere di Monfalcone, destinato ad essere dotato di una capacità produttiva pari alla somma del potenziale che esso ha attualmente e di quello di San Marco, dovrebbe consentire di evitare diminuzioni dell'attività economica indotta presso fornitori ed appaltatori locali, salvo per quei riflessi che fatalmente deriveranno dall'esaurirsi della domanda di particolari forniture relative alla costruzione di navi passeggeri.

D'altro canto la concentrazione delle produzioni di motori navali a ciclo diesel nella Fabbrica macchine Sant'Andrea porterebbe ad un aumento di occupazione di 500 unità, elevabile ad 800 se

(1) La realizzazione dell'intero piano dovrebbe consentire economie pari al 12 per cento circa del valore della produzione a ricavi; ulteriori economie, di difficile valutazione e perciò non comprese nella percentuale suindicata, verrebbero conseguite nei settori degli approvvigionamenti, della progettazione e della programmazione del lavoro.

verrà concretato l'accordo I.R.I.-FIAT, relativo alla concentrazioni in questa azienda delle lavorazioni oggi svolte dalla Grandi motori di Torino. In tal caso l'azienda potrebbe raggiungere una capacità produttiva di 600.000 Hp annui, pari a circa sei volte quella attuale e capace di consentire notevoli economie di scala con beneficio dell'intera industria cantieristica e con possibilità di ulteriori sviluppi.

Inoltre la prossima entrata in esercizio dell'oleodotto Trieste-Ingolstadt, alla cui realizzazione ha dato un impulso prevalente l'azienda petrolifera di Stato, provocherà un aumento notevole della attività del porto. È quindi possibile prevedere un incremento dell'attività di riparazione navale, se verranno predisposte le necessarie attrezzature, tra cui, in primo luogo, un nuovo grande bacino di riparazione. Il sistema delle partecipazioni statali può darsi carico di questa realizzazione — che comporterà un investimento di 8-10 miliardi — assicurando così nuove possibilità di sviluppo dell'Arsenale Triestino.

Infine, nel quadro dell'accordo S.E.R.A.S.-C.G.E., è previsto un potenziamento dell'attività delle Officine elettromeccaniche triestine.

Le iniziative di cui sopra debbono peraltro considerarsi solo parte di un'azione di rilancio della economia triestina che faccia leva soprattutto sulle vocazioni naturali della città.

La posizione geografica di Trieste ne ha fatto, tradizionalmente, lo sbocco al mare di una larga parte dell'Europa centrale. Questa funzione è andata decadendo nel dopoguerra a seguito di fattori politici ed economici.

L'evoluzione in atto nei rapporti Est-Ovest sembra giustificare una ragionevole fiducia nella possibilità che le difficoltà di ordine politico possano essere gradualmente superate o, quanto meno, sensibilmente attenuate.

Per quanto riguarda quelle economiche, si pone il problema di dotare l'area triestina delle infrastrutture necessarie per competere efficacemente con i vicini porti jugoslavi e con quelli del Mare del Nord, che, per la loro accresciuta efficienza, hanno acquisito un traffico che, per ragioni geografiche, avrebbe potuto svolgersi attraverso Trieste. Un piano volto a portare questa città tra i grandi empori e centri portuali del continente postula la più attenta considerazione per il processo di rapida evoluzione delle infrastrutture dei sistemi di trasporto e, conseguentemente, la massima capacità di adeguamento alle esigenze e possibilità che tale processo viene ponendo.

Naturalmente l'impostazione, secondo le soluzioni tecnicamente ed economicamente più avanzate, delle attrezzature necessarie per consentire a Trieste di occupare una posizione di primo piano tra i grandi empori e centri portuali d'Europa non può prescindere da un adeguamento delle infrastrutture viarie e ferroviarie nel retroterra e nell'intera regione, necessarie per l'inoltro delle merci. Alla realizzazione di questi miglioramenti, che non possono trovare una organica definizione se non nell'ambito della programmazione nazionale e regionale, il sistema delle partecipazioni statali potrà, in alcuni casi, dare il proprio apporto, come già ha fatto per la creazione dell'oleodotto Trieste-Ingolstadt (2).

Anche per quanto riguarda l'economia di La Spezia, le cause del cui ristagno vanno ben al di là della crisi del cantiere del Muggiano, si impone pregiudizialmente la definizione di un programma di rivitalizzazione della zona.

Non sono state finora individuate, nell'ambito delle partecipazioni statali, possibilità di nuove iniziative atte a fornire a tal fine un apporto adeguato (3). Il Ministero ritiene perciò che non sus-

(2) Il rilancio delle attività portuali e di emporio di Trieste avrebbe una sensibile influenza, non solo diretta, sull'economia locale. Ciò, infatti, unitamente all'esistenza *in loco* di un ottimo complesso bancario e assicurativo, di un'efficiente organizzazione commerciale e di mano d'opera altamente qualificata, creerebbe condizioni favorevoli al sorgere di nuove aziende private o a partecipazione statale.

(3) In questo caso, ancor più che per Trieste, una soluzione non può essere trovata che in una chiara definizione di obiettivi e strumenti nell'ambito della programmazione economica nazionale. La formulazione, in sede competente, delle linee direttrici di una ripresa dell'economia della zona risulta in questo caso ancor più necessaria, anche in vista di una migliore coordinazione dell'attività dei porti dell'alto Tirreno.

sistano i presupposti economici e sociali necessari per una decisione, sia pure di massima, relativa alla chiusura del cantiere.

9. — Difficile è ancora nel suo complesso, anche la situazione dell'attività di riparazioni navali, in cui le partecipazioni statali sono presenti con 6 unità. Le prospettive, per quanto diverse secondo la dislocazione delle singole unità rispetto alle prevedibili linee di maggior sviluppo dei traffici marittimi, sono caratterizzate da un'espansione considerevole delle possibilità di lavoro. Per quanto riguarda questo settore, minori appaiono, rispetto alle costruzioni navali, gli ostacoli ad un adeguamento degli impianti agli assetti più rispondenti alle esigenze di razionalizzazione.

Si ritiene di dover peraltro ricordare che i piani di riordinamento e di investimento concernenti le riparazioni come le costruzioni navali debbono potersi inserire in un contesto in cui, conformemente a quanto previsto dal programma economico nazionale, siano concepiti e resi operanti adeguati indirizzi di politica navale e di sviluppo delle strutture portuali.

È superfluo rilevare che, comunque, risulta indispensabile il mantenimento delle attuali misure di aiuto al settore, quantomeno durante il periodo di attuazione delle misure di risanamento.

Va poi sottolineato che un piano di riassetto della navalmeccanica postula un impegno dei poteri centrali e regionali a non incoraggiare o comunque agevolare iniziative per la costruzione di nuovi cantieri. Ciò, infatti, sarebbe suscettibile di invalidare in parte il fondamento di un piano impostato sulla base di un determinato rapporto tra la capacità produttiva dell'industria cantieristica nazionale e le previsioni di acquisizione di lavoro.

10. — Gli investimenti effettuati nel 1965 sono stati pari a 5 miliardi con uno scarto in meno di 4,3 miliardi rispetto alle previsioni dello scorso anno dovuto sia al ritardato inizio della costruzione dello scalo bacino da 200.000 tpi presso i C.R.D.A. di Monfalcone, sia a slittamenti degli investimenti presso lo stabilimento meccanico Ansaldo dove, come si è detto, è in via di completamento un radicale programma di ammodernamento.

Nel 1966 gli investimenti dovrebbero ammontare ad oltre 10 miliardi di lire.

Per quanto riguarda il prossimo quinquennio sono previsti — nel quadro del piano di razionalizzazione, precedentemente esposto, delle attività del settore — investimenti in impianti per un totale di oltre 30 miliardi di lire. Giova aggiungere che la realizzazione della nuova iniziativa triestina nel settore dei motori diesel comporterà un investimento addizionale, ripartito in un triennio, dell'ordine di 30 miliardi di lire (4).

Ulteriori investimenti potranno richiedersi per le attività di riparazione navale.

Per ciò che concerne le costruzioni navali i futuri investimenti riguardano: il cantiere di Monfalcone, ove si provvederà alla costruzione del grande scalo-bacino e al completo rinnovamento dell'officina navale e della linea di afflusso del materiale alle lavorazioni; il cantiere di Sestri, ove potrà così essere condotto a compimento il piano di radicale rinnovamento degli impianti, in cui già sono stati impiegati circa 15 miliardi di lire; il cantiere di Castellammare, ove si procederà al completamento del piano in corso per il totale rinnovo dell'officina navale, nonché degli impianti del parco e della movimentazione delle lamiera.

Presso il Cantiere navale Breda sono in programma investimenti per 0,3 miliardi, relativi a sostituzioni e miglioramenti di impianti e attrezzature.

Complessivamente nel 1967 gli investimenti delle partecipazioni statali nel settore cantieristico sono previsti nell'ordine di 12 miliardi di lire.

(4) Si ricorda che gli investimenti nel settore cantieristico comprendono anche gli investimenti meccanici del gruppo Fincantieri di cui si è già fatto cenno nel paragrafo della meccanica.

V. — PETROLCHIMICA E ALTRE ATTIVITA' CHIMICHE

Sviluppo e prospettive del settore

1. — Risultati nel complesso positivi sono stati registrati nel 1965 per quanto riguarda la produzione dell'industria chimica nazionale, in particolare nel settore petrolchimico. Uno dei punti di forza di tale evoluzione è stato rappresentato dall'andamento estremamente favorevole delle vendite nei mercati esteri, dove la produzione italiana sta dimostrando di poter trovare sbocchi sempre crescenti.

Soddisfacente si può considerare, in questo quadro, la prospettiva delle aziende a partecipazione statale, sia di quelle inerenti al ciclo produttivo « petrolchimico » e facenti capo all'E.N.I. (ANIC e consociate) che di quelle, relativamente di minore dimensioni, inquadrare nell'I.R.I. (Terni chimica) e nell'E.F.I.M. (Ajinomoto-Insud).

2. — Nel settore petrolchimico, l'E.N.I. ha condotto praticamente a termine, nel corso del 1965, le opere fondamentali e un nuovo gruppo di impianti programmati negli stabilimenti di Gela e della Valle del Basento.

Nello stabilimento di Gela, gli investimenti realizzati hanno riguardato:

a) il potenziamento degli impianti per la produzione di etilene (che raggiungerà una capacità annua di circa 80 mila tonnellate, pari cioè all'intera capacità prevista in progetto) e di polietilene e la costruzione dell'impianto di fertilizzanti complessi (questi impianti saranno completati nel corso del corrente anno);

b) l'inizio dei lavori per il raddoppio degli impianti per la produzione di ammoniaca, al fine di ampliare il ciclo produttivo dei fertilizzanti (solfato ammonico, urea e fertilizzanti complessi), e per la costruzione dell'impianto di *reforming* del metano.

Questi investimenti permetteranno di aumentare considerevolmente la produzione e, soprattutto, di pervenire ad una migliore utilizzazione degli impianti ausiliari e delle infrastrutture, che sono stati progettati e dimensionati tenendo conto dei possibili futuri ampliamenti di capacità produttiva.

Nello stabilimento della Valle del Basento, sono state completate le opere di adduzione della acqua per usi industriali (eseguite per conto del consorzio industriale della Valle), la costruzione dell'impianto di polimerizzazione del caprolattame e i lavori di montaggio della seconda linea dell'impianto per le fibre acriliche. Nel marzo 1965 è entrato anche in funzione l'impianto di produzione di fibre poliammidiche.

Infine, a Ravenna, nello stabilimento che da vari anni è in funzione, sono stati iniziati i lavori per il potenziamento dell'impianto di sintesi dell'ammoniaca e per il completamento di una nuova linea dell'impianto per l'acido nitrico, realizzati per adeguare la produzione di fertilizzanti alle crescenti richieste del mercato. In sostanza, con la realizzazione di queste opere, il gruppo E.N.I. può oggi disporre nel settore petrolchimico di tre complessi assai moderni dal punto di vista tecnico e fortemente competitivi rispetto ad un settore privato la cui produzione, seppure più ampia, è ripartita in un numero esteso di impianti, per livello tecnologico ed efficienza assai diversi tra di loro.

Nel 1965, le produzioni principali dell'ANIC e delle sue consociate sono state di 117 mila tonnellate di gomma sintetica (95 per cento della produzione nazionale), di 302 mila tonnellate di azoto fertilizzante (35,5 per cento della produzione nazionale), di 302 mila tonnellate di azoto fertilizzante (35,5 per cento della produzione nazionale), di 25 mila tonnellate di nerofumo (34 per cento della produzione nazionale), di 77 mila tonnellate di materie plastiche (19 per cento della produzione nazionale di polietilene, 18 per cento di quella di acetato di polivinile e 12 per cento di quella di clo-

ruro di vinile) e di 42 mila tonnellate di metanolo (22 per cento della produzione nazionale). Le vendite hanno avuto consistenti sviluppi: quelle di gomme sono aumentate dell'11 per cento, quelle di resine del 24 per cento e quelle di fertilizzanti del 14 per cento. Accoglienza particolarmente favorevole ha avuto la nuova fibra acrilica Euroacril, prodotta nello stabilimento della Valle del Basento.

3. — Il complesso industriale della società «Terni Industrie Chimiche» è costituito dallo Stabilimento di Nera Montoro, nel quale si produce nitrato di calcio, solfato ammonico (per entrambi, partendo dall'ammoniaca) e coke, e dallo stabilimento di Papigno, nel quale si utilizza la maggior parte del coke proveniente da Nera Montoro, per la produzione di carburo di calcio. Questo prodotto viene prevalentemente impiegato come materia prima per la produzione di calciocianamide, della quale la società è attualmente l'unica grande produttrice nazionale. I due stabilimenti si integrano fra loro, realizzando una completa gamma di produzioni, particolarmente specializzata nel campo dei fertilizzanti (1).

Nel corso del 1965 è stato ultimato a Nera Montoro il rinnovo delle attrezzature per la produzione dell'ammoniaca, con l'installazione di un moderno impianto per la scissione del gas: si è raggiunta così una capacità produttiva di 150 tonnellate al giorno, del 50 per cento superiore a quella delle precedenti attrezzature. Si è anche avviata la costruzione di un nuovo impianto per la produzione dell'acido nitrico, che sostituirà i tre piccoli attualmente in funzione.

Con gli investimenti già realizzati, la capacità produttiva dei due stabilimenti ha raggiunto i seguenti livelli:

— a Nera Montoro, 93 mila tonnellate di nitrato di calcio, 60 mila tonnellate di solfato ammonico, 15 mila tonnellate di ammoniaca, 14 mila tonnellate di acido solforico, 4 mila tonnellate di acido nitrico, 84 mila tonnellate di coke pezzatura e 12 mila tonnellate di coke polverino;

— a Papigno, 65 mila tonnellate di carburo di calcio, 90 mila tonnellate di calciocianamide, 11 mila tonnellate di azoto e ossigeno e 60 mila tonnellate di calcare.

4. — Gli investimenti effettuati dal gruppo E.F.I.M. nel settore chimico nel corso del 1965 hanno riguardato, dato l'accantonamento del progetto della Metalchimica meridionale, esclusivamente l'avvio (avvenuto nel mese di aprile) dei lavori relativi alla costruzione dello stabilimento Ajimomoto-Insud di Manfredonia per la produzione di glutammato monosodico, preparato particolarmente richiesto nella fase attuale, dato il forte sviluppo della domanda di prodotti conservieri in Italia e nei mercati stranieri. La capacità produttiva dell'impianto prevista nei progetti è di circa 5 mila tonnellate l'anno.

5. — Nel complesso, nel corso del 1965, sono stati investiti nel settore circa 14 miliardi, di cui 10,2 miliardi dal gruppo E.N.I., 2,3 miliardi dal gruppo I.R.I. e 1,5 miliardi dal gruppo E.F.I.M.

(1) In riferimento al settore chimico, è sorto il problema della organizzazione delle aziende a partecipazione statale e del loro collegamento.

A tale proposito va ricordato, come si è osservato nella prima parte del presente documento, che non da oggi si tende, nell'ambito delle partecipazioni statali, ad un sempre più efficace coordinamento dell'attività produttiva e dei programmi di investimento di aziende similari o complementari, ma che occorre considerare con molta cautela la possibilità di costituire enti o strutture organizzative nuove, sulla base di una superficiale considerazione delle specializzazioni merceologiche delle attività produttive. Nel caso specifico del settore chimico, i legami di integrazione esistenti, la natura della produzione e la localizzazione geografica delle attività non sembrano giustificare, almeno per ora, provvedimenti di radicale trasformazione organizzativa. Se le prospettive dovessero nel futuro modificarsi, sarà naturalmente necessario riesaminare il problema, per dare ad esso la soluzione più confacente al pubblico interesse. Parimenti, al momento attuale — benché, ovviamente, il problema meriti di essere esaminato in maniera più approfondita — non sembra che si ponga l'esigenza di trasferire allo E.N.I. il pacchetto azionario detenuto dall'I.R.I. nella Montecatini-Edison, se non altro in considerazione delle conseguenze di natura piuttosto delicata che avrebbe la trasformazione dell'E.N.I. in « socio-concorrente » del gruppo privato.

Programmi e investimenti

6. — Considerando i soli impianti di produzione petrolchimica — escludendo cioè quelli relativi alla raffinazione connessi agli stabilimenti petrolchimici — il gruppo E.N.I. ha investito nello ultimo quinquennio oltre 120 miliardi di lire, per potenziare il complesso di Ravenna e costruire i due nuovi grandi centri di Gela e della Valle del Basento.

In sede di presentazione dell'ultima Relazione programmatica si era prevista una ulteriore spesa per il quinquennio 1966-70 di circa 62 miliardi di lire, destinata non a nuovi stabilimenti ma al potenziamento di quelli preesistenti e alla introduzione di nuove linee di produzione, per utilizzare le attrezzature di base e le infrastrutture degli impianti già in funzione.

La nuova situazione che si è venuta a creare nell'industria chimica italiana, per effetto anche della fusione fra le società Edison e Montecatini, ha posto il problema di un riesame dei programmi già elaborati, per verificarne la validità e la adeguatezza nelle nuove condizioni di mercato, soprattutto nelle prospettive che si vanno delineando per il mercato europeo ed internazionale.

Per quanto riguarda le decisioni che sono di attribuzione delle partecipazioni statali — prescindendo dai problemi più generali della programmazione dello sviluppo dell'industria chimica italiana e delle sue varie componenti (che rientrano ovviamente in differenti livelli di competenza) — si è ritenuto innanzitutto necessario prevedere un più massiccio programma di investimenti dell'ANIC e delle sue consociate. Ai programmi già definiti, esposti nella precedente Relazione, altri, per i quali non sono stati ancora elaborati i progetti esecutivi, si aggiungeranno, sino a raggiungere nel 1967-71 un importo perlomeno pari a 120 miliardi di lire, cioè equivalente alla spesa effettuata nel quinquennio nel quale sono stati realizzati gli attuali complessi petrolchimici del gruppo E.N.I.

Alla base dell'ampliamento del programma di investimenti nella petrolchimica si pone, per le partecipazioni statali, l'esigenza di un più intenso sforzo nella ricerca scientifico-tecnica, in modo da sostenere il potenziamento dell'attività di produzione orientandola verso nuovi prodotti e verso nuovi processi di lavorazione. È ormai largamente acquisito il principio che in questo settore non è possibile sostenere validamente la concorrenza se non si conduce un'attività di ricerca in proprio, suscettibile di condurre alla scoperta di nuovi prodotti e processi industriali. Naturalmente, data la situazione interna ed internazionale, non è né possibile né auspicabile cercare di realizzare un'autonomia completa, sia perché ciò comporterebbe un volume di investimenti sproporzionato alle possibilità concrete di mercato, sia perché così si rinuncerebbe alla possibilità di ricorrere, ove conveniente, allo scambio con altre imprese di alcuni risultati della ricerca. Le dimensioni effettive dei programmi di ricerca sono comunque condizionate dalla soluzione che si potrà dare al problema delle forme di incentivazione e finanziamento della ricerca tecnico-scientifica, da parte dello Stato.

Con il potenziamento dell'attività di ricerca tecnico-scientifica si mira soprattutto a realizzare, anche nel futuro e nelle nuove dimensioni produttive previste, livelli soddisfacenti di economicità e di redditività. In altre parole, si mira a garantire la possibilità di raggiungere livelli di costi uguali o inferiori a quelli realizzati oltre che dai gruppi privati nazionali anche dalle aziende straniere più affermate, visto che i nuovi impianti entreranno in fase produttiva quando il processo di unificazione europea avrà fatto ulteriori passi in avanti, rendendo così inevitabile un confronto diretto tra la nostra industria chimica, e quella, assai avanzata degli altri paesi.

Oltre che attraverso il potenziamento dell'attività di ricerca, l'obiettivo dell'ottenimento di soddisfacenti livelli di efficienza sarà perseguito attraverso un attento dimensionamento degli impianti progettati. In linea di massima, nel settore petrolchimico, si ritiene conveniente sfruttare il più possibile le economie di scala, non disperdendo l'intervento in una moltitudine di iniziative, ma concentrandolo in alcuni settori fondamentali. Di conseguenza, pare opportuno non modificare i criteri generali del programma esposto nella precedente Relazione, confermando, almeno per ora, l'orientamento verso un accrescimento ulteriore delle dimensioni dei complessi produttivi esistenti, senza dar vita a nuovi stabilimenti in altre località.

È da sottolineare che tale indirizzo ha per obiettivo non il raggiungimento, in singole linee di produzione, di dimensioni oltre le quali le « economie di scala » si trasformano in « diseconomie », ma, ovunque possibile, lo sviluppo integrato di varie produzioni collaterali che utilizzino servizi generali, attrezzature e fonti di rifornimento comuni.

Nell'ambito degli stabilimenti già esistenti, si esaminerà pertanto la possibilità, oltre che di portare a dimensioni ottimali gli impianti preesistenti che non avessero raggiunto tali dimensioni, anche di investimenti per produzioni che integrino a monte, a valle o a latere quelle attuali e che consentano di sfruttare meglio le reti commerciali del gruppo.

Si eviterà di intervenire in tutti quei settori nei quali, per varie ragioni, non è possibile raggiungere dimensioni ottimali. Anche gli interventi in nuovi settori, pertanto, saranno decisi in funzione, oltre che dei risultati ottenuti con l'attività di ricerca, anche della possibilità di realizzare nuove iniziative di dimensioni ottimali.

7. — I programmi già definiti prevedono in particolare le realizzazioni, nei prossimi anni, dei seguenti investimenti:

a) nello stabilimento di Ravenna, saranno costruiti impianti di produzione del poliisoprene (gomma sintetica avente particolari caratteristiche), per una capacità produttiva di circa 20 mila tonnellate l'anno;

b) nello stabilimento della Valle del Basento, saranno costruiti impianti per la produzione di fibre poliestere, per una capacità produttiva di circa 5.500 tonnellate l'anno;

c) nello stabilimento dell'ANIC GELA, saranno ampliati gli impianti relativi alla produzione di ammoniaca (da 100 mila a 200 mila tonnellate l'anno), etilene (da 75 mila a 85 mila tonnellate l'anno) e polietilene (da 50 mila a 60 mila tonnellate l'anno).

Altri investimenti, come si è detto, saranno attuati o avviati nel corso del quinquennio; naturalmente questi programmi, per i quali non sono stati ancora elaborati i progetti esecutivi, si riferiscono soprattutto agli ultimi due anni del quinquennio e possono essere solo stimati per il loro importo complessivo, in attesa di una più analitica definizione.

In sostanza, nella realizzazione del programma quinquennale 1967-71, l'E.N.I. si atterrà alle seguenti direttrici:

1) nel settore dei fertilizzanti, gli investimenti saranno destinati ad aumentare la produttività e, quindi, a rafforzare la posizione competitiva del gruppo. Non si ritiene necessario, almeno per il momento, aumentare la quota complessiva di mercato dell'E.N.I. (che nel 1965 ha destinato al mercato interno circa il 40 per cento della sua produzione), la quale già consente all'Ente pubblico di sviluppare un'efficace azione concorrenziale;

2) nel settore degli elastomeri (gomme sintetiche) l'E.N.I. attuerà una politica di difesa della sua attuale posizione di preminenza sul mercato nazionale: ciò comporterà sviluppi, secondo l'espansione della domanda, anche in nuovi tipi di prodotti. La produzione di gomme sintetiche nel 1965 è stata destinata al mercato interno nella misura del 45 per cento. L'aumento dei consumi nazionali fa prevedere per l'E.N.I. una tendenza all'aumento di tale quota, che non dovrebbe mutare anche con l'ampliamento delle produzioni;

3) il gruppo E.N.I., infine, svilupperà in misura rilevante la sua attività nel settore delle fibre sintetiche ed in quello delle materie plastiche, nel quale sono allo studio investimenti per sviluppare la produzione dei derivati dell'etilene. Per quanto riguarda le fibre sintetiche, lo sviluppo della capacità produttiva consentirà di ottenere sensibili economie di scala ed un più elevato grado di integrazione con il settore tessile.

Non è da escludere, peraltro, che in seguito si possa giungere anche ad un ulteriore ampliamento delle suddette previsioni di investimento. Come si è accennato, i programmi di espansione in questo settore devono essere preceduti da una attenta valutazione delle possibilità di assorbimento del mer-

cato nazionale ed internazionale, da uno studio dei costi e delle disponibilità di brevetti e, soprattutto, da un continuo sviluppo dell'attività di ricerca tecnica e scientifica. A tale compito l'E.N.I. sta dedicando il massimo impegno, tenendo presente che nei prossimi anni, sempre più direttamente, l'industria petrolchimica italiana si troverà integrata con quella degli altri paesi europei e, quindi, inserita in un contesto internazionale assai competitivo ed efficiente.

Nel 1966, sono già stati avviati una serie di importanti investimenti (per una spesa complessiva prevista in 14,4 miliardi di lire). Nello stabilimento di Ravenna, sono in corso di realizzazione lavori di potenziamento degli impianti per la produzione di acido nitrico e di ammoniaca, oltre che di adeguamento di opere generali e di attrezzature dei vari impianti. Nello stabilimento della Valle del Basento gli investimenti in corso riguardano modifiche, adattamenti e completamenti di impianti al fine di migliorare la produttività, in particolare nel settore della produzione di fibre acriliche e poliammidiche.

Nello stabilimento di Gela, infine, gli investimenti programmati per il 1966 sono destinati soprattutto al potenziamento degli impianti per la produzione di fertilizzanti e di materie plastiche (2).

Nel programma relativo al 1967 (che comporta una spesa di 26,1 miliardi), tra gli investimenti già definiti sono da segnalare:

- nello stabilimento di Ravenna, il proseguimento dei lavori per adeguare alle nuove esigenze gli impianti per la produzione della gomma, dei fertilizzanti azotati e delle materie plastiche;
- nello stabilimento della Valle del Basento, l'ampliamento degli impianti per vari tipi di produzione di fibre;
- nello stabilimento di Gela, i lavori per completare le opere generali ed i servizi ausiliari, nonché la costruzione di nuovi impianti per la produzione di fertilizzanti azotati e complessi.

8. — L'azienda « Terni Industrie Chimiche » ha, come si è accennato, in corso di avanzata realizzazione un vasto programma di ammodernamento dei suoi stabilimenti.

Gli investimenti decisi per il 1966 ammontano a 2,5 miliardi, mentre per il quinquennio 1967-71 sono per ora definiti circa 4 miliardi di investimenti, di cui 2,4 miliardi nel 1967. Il programma in corso prevede, entro il 1969, per Nera Montoro il rinnovo dell'impianto per la produzione del nitrato di calcio e la rimessa in funzione di quello, già esistente, per la produzione del nitrato ammonico, e per Papigno la sostituzione dell'attuale impianto per la produzione di calciocianamide con altro moderno e di maggiore potenzialità. Rispetto alla capacità produttiva attuale, si avranno, a programma ultimato, nel 1969, i seguenti aumenti:

- a Nera Montoro, di 4 mila tonnellate per il nitrato ammonico e di 4,5 mila tonnellate per l'acido nitrico;
- a Papigno, di 60 mila tonnellate per la calciocianamide e di 3 mila tonnellate per l'azoto e l'ossigeno.

9. — I programmi di investimento già definiti dal gruppo E.F.I.M. si limitano al completamento dello stabilimento di Manfredonia dell'Ajinomoto (previsto per il 1966) con una spesa di 3,3 miliardi. Sarà così interamente recuperato il ritardo registrato nei lavori di avviamento dell'iniziativa.

(2) Tra le iniziative E.N.I., va anche segnalata quella del rilievo delle attività chimiche dell'ex società « Larderello », che consistono in impianti per la produzione di acido borico, di borace o di bicarbonato ammonico, sorti per l'utilizzazione dei vapori endogeni e ubicati a Larderello, nonché di impianti di produzione di cloro e soda, ubicati a Saline.

È opportuno rilevare che già attualmente l'ANIC assorbe, per procedere alla fabbricazione del cloruro di vinile, tutto il cloro prodotto da tali impianti; inoltre, come è noto, la soda figura tra i prodotti impiegati nello stabilimento di Ravenna, Sannazzaro e nelle altre raffinerie del gruppo; il borace e il bicarbonato ammonico, infine, si inserirebbero agevolmente tra i prodotti già oggi fabbricati dall'ANIC ad una cui consociata, appositamente costituita, verrà attribuita la gestione degli impianti della ex « Larderello ».

10. — Le previsioni di investimento per il 1966 ammontano quindi complessivamente, nel settore chimico e petrolchimico, a 20,2 miliardi di lire. Per il 1967-71, i programmi descritti comportano investimenti per poco meno di 125 miliardi di lire, di cui 28,5 miliardi relativi al 1967.

VI. — TESSILE

Sviluppo e prospettive del settore

1. — La grave crisi in cui versa tuttora l'industria tessile presenta sia aspetti congiunturali sia aspetti strutturali che si sono andati cumulando provocando difficoltà notevoli alle imprese e una forte riduzione dei livelli di occupazione.

Il profilo congiunturale del fenomeno può cogliersi nella flessione della domanda interna verificatasi nel secondo semestre del 1964 e proseguita per tutto il 1965, anche se in questo ultimo anno le vendite di tessuti sono diminuite meno della produzione con una conseguente riduzione delle giacenze.

Le origini strutturali emergono chiaramente dal confronto tra l'andamento della produzione tessile e quello del complesso delle industrie manifatturiere. I tassi medi annui di incremento delle produzioni per il periodo 1954-64 sono stati, infatti, dell'8,5 per cento per le industrie manifatturiere e solo del 2,5 per cento per quelle tessili.

Nel corso del 1965 la situazione è ulteriormente peggiorata: mentre nelle attività delle industrie manifatturiere si è registrato un aumento del 4,2 per cento in confronto al 1964, per le industrie tessili si è verificato un decremento dell'11,6 per cento il quale si è aggiunto alla diminuzione del 7,1 per cento intervenuta nel 1964.

Va peraltro precisato che all'interno del settore si sono avute differenze di andamento tra i vari comparti. Infatti, mentre le industrie del cotone e della lana si sono dimostrate le meno dinamiche e quindi anche le più colpite dalla crisi congiunturale, il comparto della lavorazione delle fibre artificiali e sintetiche ha denunciato un andamento del tutto opposto. Il tasso medio annuo di aumento della produzione di dette fibre è stato, infatti, nel periodo 1954-64, del 16,6 per cento, risultando così largamente al di sopra della media dell'industria manifatturiera.

Un'ulteriore considerazione attiene allo sviluppo della produttività (1) nell'industria tessile. Anche per quanto riguarda quest'aspetto si è avuto un tasso di aumento inferiore a quello dell'industria manifatturiera: dal 1954 al 1964 esso è stato rispettivamente del 4,8 per cento e del 6,8 per cento.

Le prospettive del settore tessile sono indubbiamente legate alla riduzione dei costi e soprattutto di quelli del lavoro, che hanno una notevole incidenza su quelli complessivi di impresa. Tale riduzione presuppone un aumento della produttività che è possibile solo nel quadro di una profonda riorganizzazione del settore.

A tal fine il Governo ha elaborato un disegno di legge, attualmente in corso di esame presso il Parlamento, che si propone di correggere le deficienze strutturali del settore attraverso agevolazioni fiscali e concessioni di finanziamenti a tasso agevolato a favore di quelle imprese che attuino piani di ristrutturazione aziendale destinati a migliorarne la produzione e ad accrescerne la competitività. Il disegno di legge prevede anche provvedimenti tendenti a facilitare il riassorbimento in altri settori della mano d'opera che si renderà esuberante per effetto dei piani di ristrutturazione.

2. — L'attività delle aziende a partecipazione statale ha risentito, nel corso del 1965, del protrarsi delle difficoltà del settore tessile.

(1) È stata considerata la produttività oraria calcolata come rapporto tra l'indice della produzione (ISTAT) e l'indice del numero delle ore di lavoro prestate (Ministero del lavoro).

Nel comparto laniero si è peraltro riusciti a contenere la flessione della produzione, nel quadro di una politica volta a limitare al massimo gli effetti negativi che un'ulteriore caduta produttiva avrebbe avuto sui livelli di occupazione e sul tasso di utilizzazione degli impianti.

Nel 1965 gli investimenti (7,1 miliardi) pur avendo subito un lieve slittamento all'anno successivo, hanno dato luogo, specie nella società Lanerossi, ad un notevole complesso di realizzazioni che per dimensione e impegno finanziario non trovano sin qui riscontro. Nel 1966 è previsto un ammontare di investimenti pari a 7,8 miliardi di lire, superiore persino a quello raggiunto nel 1965.

A Schio è proseguita a ritmo sostenuto la costruzione del nuovo stabilimento per la tessitura, la cui entrata in attività è prevista nel corso del 1966. Il nuovo stabilimento, una volta ultimato, costituirà una delle più importanti realizzazioni nel campo laniero in Europa.

Negli stabilimenti del vicentino è proseguita l'attuazione del complesso programma di rinnovamento del macchinario che comporta la riorganizzazione dei reparti di pettinatura, della filatura, della roccatura e della ritorcitura, della tessitura e del finissaggio.

Nel 1965 è stata anche realizzata la costruzione del nuovo stabilimento di Foggia — entrato in attività nel gennaio del corrente anno — costituito da una moderna e razionale filatura per la produzione di filati acrilici.

Sempre nel comparto laniero la società « Il Fabbricone » ha, invece, risentito gravemente delle difficoltà congiunturali, soprattutto per quanto riguarda la produzione di tessuti, mentre per ciò che concerne i filati si è riusciti a contenere la flessione in limiti modesti. Un certo incremento di attività si è peraltro ottenuto nei settori minori (assortitura, lavatura e pettinatura).

Il fatturato complessivo delle aziende a partecipazione statale operanti nel comparto laniero è ammontato nel 1965 ad oltre 40 miliardi di lire, con una flessione di circa il 10 per cento rispetto al 1964 dovuta alle minori vendite ed alle riduzioni dei ricavi medi imposte dalla sempre più accesa concorrenza sul mercato interno.

Nel comparto del cotone, la Manifatture Cotoniere Meridionali ha dovuto anch'essa fronteggiare notevoli difficoltà, acuitesi nel corso del 1965. L'ulteriore caduta della produzione, dell'ordine del 30-40 per cento rispetto al 1964, ha comportato una utilizzazione eccezionalmente bassa degli impianti e non ha, pertanto, permesso di beneficiare della maggiore produttività conseguente alla realizzazione del programma di riorganizzazione dell'azienda. Nel 1966 si sono delineati segni di una certa ripresa della domanda che dovrebbe consentire un miglioramento della situazione aziendale.

Nel settore dell'abbigliamento, che, contrariamente al settore tessile, non soffre di crisi strutturali ma ha risentito solo del generale sfavorevole andamento congiunturale, la società Lebole Euroconf ha conseguito, nel 1965, risultati soddisfacenti, grazie anche ad una accurata impostazione commerciale e ad una maggiore razionalizzazione dei cicli produttivi. Nel luglio del 1965 è entrato in attività lo stabilimento di Matelica, mentre la costruzione dello stabilimento di Gagliano della consociata Gagliano Confezioni è stata pressoché completata.

Nel 1965, al fine di espandere la vendita della produzione Lebole nel mercato milanese, è stata costituita la Lear S.p.A., che ha rilevato e gestisce a Milano una catena di 28 negozi denominati « Araldo ».

Nel novembre del 1965 è stata altresì portata a termine dalla Manifatture Confezioni Meridionali la costruzione dello stabilimento di Nocera Inferiore, la cui gestione è stata affidata alla Me. Con. S.p.A., società appositamente costituita in compartecipazione con un gruppo privato già introdotto nel settore.

Programmi e investimenti

3. — Per il prossimo quinquennio si può ragionevolmente prevedere, sempre che si consolidi la ripresa economica in atto, che una rinvigorita domanda consentirà al settore sia di recuperare i tassi — pur modesti — d'incremento avutisi fino al 1963, sia di ottenere un certo miglioramento dei ricavi. Un determinante contributo ad un sollecito raggiungimento di questi obiettivi potrà venire

da una tempestiva approvazione del sopra menzionato disegno di legge sulla riorganizzazione e ristrutturazione dell'industria tessile.

Per ciò che concerne i programmi di investimento delle aziende a partecipazione statale essi ammonteranno, nel quinquennio 1967-71, a 9,2 miliardi di lire che serviranno a completare il programma di ammodernamento e ristrutturazione a suo tempo predisposto. La quota relativa al 1967 è di 4,5 miliardi.

In particolare, accanto al nuovo stabilimento « Tessuti Schio », in corso di ultimazione, sarà realizzato un secondo stabilimento nel quale verranno trasferite ed integrate le produzioni di filati cardati e di coperte attualmente svolte negli stabilimenti di Schio/2 e Pievebelvicino. Con quest'altra nuova realizzazione e con il contemporaneo proseguimento dei programmi di ammodernamento del macchinario si determinerà quella progressiva riduzione dei costi necessaria al conseguimento, in un mercato normalizzato, di una gestione equilibrata. Le eventuali conseguenze sui livelli occupazionali che dovessero verificarsi per effetto del processo di ristrutturazione saranno attentamente seguite in collaborazione con le organizzazioni sindacali.

Oltre ai programmi già definiti è allo studio, in relazione anche con lo sviluppo delle attività petrolchimiche del gruppo E.N.I., un ampliamento della produzione di fibre tessili artificiali e sintetiche, che stanno acquistando una rilevanza sempre maggiore sia nel campo dei prodotti tessili che in quello delle confezioni.

SERVIZI

I. — TELEFONI

Sviluppo e prospettive del settore

1. — Può considerarsi sostanzialmente conclusa la fase di riassetto organizzativo conseguente al processo di unificazione delle società telefoniche a partecipazione statale, riassetto che ha comportato la soluzione di numerosi e complessi problemi sia sul piano della organizzazione aziendale sia sotto il profilo tecnico-produttivo. Merita di essere sottolineato che tale fase ha segnato, dopo l'acquisizione, avvenuta nel 1958, delle concessionarie private al gruppo S.T.E.T., una nuova fondamentale tappa del processo di sviluppo e di razionalizzazione di un servizio pubblico, come quello telefonico, il cui potenziamento da una parte riflette il grado di avanzamento civile del Paese e, dall'altro, figura sempre più tra le infrastrutture essenziali di un'economia moderna.

Nel quadro delle più favorevoli condizioni scaturite dall'avvenuta concentrazione, il gruppo telefonico facente capo alla S.T.E.T. proseguirà gli sforzi per realizzare la massima compressione dei costi e livelli ognora più elevati di efficienza. È questa un'istanza che, oltre a porsi come condizione per il conseguimento degli importanti obiettivi in programma nel settore, nel contesto della politica di piano, risponde, per l'immediato futuro, agli impegni assunti, da una parte, nei confronti degli utenti al momento dell'adeguamento delle tariffe del 1964 e, dall'altra, nei confronti dei risparmiatori privati con le operazioni di acquisizione di capitali precedentemente investiti in aziende elettriche.

È da precisare peraltro che, nell'ambito di una più chiara e razionale definizione delle rispettive competenze, tra azienda di Stato e concessionaria, una politica volta al continuo perfezionamento delle strutture organizzative aziendali ed al tempestivo adeguamento degli impianti ai progressi della tecnica telefonica risulterebbe più proficua per il servizio, specialmente sotto il profilo dell'economicità di gestione che è condizione indispensabile per l'ulteriore potenziamento ed espansione del settore.

2. — Il 1965 è stato caratterizzato da un andamento sensibilmente dinamico, che ha segnato il passaggio ad una politica di investimenti di dimensioni sempre più imponenti, nel quadro delle crescenti esigenze espresse dall'utenza, e rafforzato le basi per un più vigoroso slancio del settore nei prossimi anni.

Gli obiettivi di sviluppo programmati sono stati infatti raggiunti sotto il duplice profilo del potenziamento quantitativo degli impianti e del loro miglioramento qualitativo.

Un'analisi dei risultati conseguiti può essere compiutamente sintetizzata nelle seguenti cifre: nel corso dell'anno sono stati installati 378.000 numeri di centrale, 1.126.000 chilometri/circuito di reti urbane e 483.000 chilometri/circuito di rete extraurbana; in percentuale gli incrementi sono stati rispettivamente dell'8,15 per cento, del 12,36 per cento e del 17,56 per cento contro il 7,80 per cento, l'8,47 per cento e il 18,17 per cento nel 1964.

L'utenza ha pressoché mantenuto il ritmo di sviluppo dell'anno precedente. È, questo, un risultato apprezzabile ove si consideri che gli incrementi percentuali del 1965 sono riferiti a più ampie

consistenze. Gli abbonati sono aumentati del 7,58 per cento contro il 7,68 per cento nel 1964, ed in cifra assoluta di 320.000 unità. È d'uopo però ricordare che nel corso dell'anno sono stati eseguiti 483.000 allacciamenti, essendosi verificate 163.000 cessazioni (136.000 nel 1964).

Il totale degli apparecchi in servizio è aumentato dell'8,17 per cento e quello degli apparecchi supplementari del 10,10 per cento contro, rispettivamente, l'8,41 per cento ed il 10,93 per cento nel 1964. La densità telefonica è passata fra la fine del 1964 e la fine del 1965 da 10,5 a 11,3 apparecchi per 100 abitanti, avvicinando ulteriormente l'Italia ai più elevati livelli della C.E.E.

È significativo che ben tre città italiane (Milano, Torino e Roma) figurano tra le 13 città europee che hanno la maggiore densità telefonica (1). Sotto questo profilo Milano precede città come Copenaghen, Bruxelles, Francoforte, L'Aja, Amburgo, Vienna e Monaco.

Il traffico extraurbano ha invece registrato un incremento contenuto, accusando, fra l'altro, gli effetti dell'andamento congiunturale che tendono a riflettersi in ritardo sul settore telefonico e di cui — come è noto — il traffico extraurbano risente in maggior misura. Da un tasso di sviluppo del 19,3 per cento, registrato nel 1963, si è passati al 9,9 per cento nel 1964 e all'8,5 per cento nel 1965. Le unità di comunicazione scambiate sono state 700 milioni circa, di cui 515 milioni in teleselezione.

L'indice di automatizzazione del traffico extraurbano, vale a dire il rapporto tra le unità di comunicazioni teleselettive e il totale delle comunicazioni extraurbane servite dai circuiti della concessionaria, è passato dall'80 per cento del 1964 all'82,9 per cento del 1965.

Inoltre, nel quadro degli orientamenti in atto e volti a raggruppare in un sistema unico, facente capo alla S.T.E.T., tutte le telecomunicazioni in concessione, nel corso del 1965 sono state portate a termine alcune operazioni di particolare importanza.

A seguito della fusione delle società Sarca-Molveno e Italtel con la Italcable, la S.T.E.T. ha acquisito infatti il controllo di quest'ultima società che gestisce, in regime di concessione o autorizzazione, servizi internazionali telegrafici, telefonici, telex e di trasmissione delle immagini per cavo sottomarino o per via radio. Attraverso l'Italcable, la S.T.E.T. ha altresì assunto il controllo della Telespazio S.p.a. cui già partecipava. Questa azienda opera nel campo delle comunicazioni internazionali tramite satellite. Si è inoltre provveduto alla fusione della Società Trentina di Elettricità con la controllata S.E.T.A., che, oltre a svolgere la precedente attività di recupero di cavi telefonici, ha in programma la costruzione della rete telefonica sulle autostrade dell'I.R.I.

(1) Densità telefonica (apparecchi per 100 abitanti) in alcune principali città delle aree del M.E.C. ed E.F.T.A. al 1° gennaio 1965:

Stoccolma	72,2
Zurigo	60,8
Basilea	53,7
Parigi	48,0
Londra (City e County)	46,5
Oslo	45,7
Milano	45,5
Copenaghen	42,6
Bruxelles	36,5
Francoforte sul Meno	33,3
L'Aja	32,4
Torino	31,4
Roma	31,0
Amburgo	29,3
Vienna	28,1
Monaco	27,3
Edimburgo	25,2
Lisbona	22,6
Lione	19,4
Marsiglia	18,0
Manchester	16,0

Infine, in vista di un crescente impegno nel campo della ricerca — si prevede infatti che tra il 1967 e il 1971 il gruppo S.T.E.T. investirà in questo settore 4 miliardi di lire — il centro studi e laboratori già della S.T.I.P.E.L. è stato costituito in società per azioni con il nome di « Centro studi e laboratori telecomunicazione CSELT ».

Nel complesso le realizzazioni del gruppo telefonico a partecipazione statale nel 1965 hanno comportato — superando di un miliardo le previsioni formulate nella Relazione programmatica dello scorso anno — una spesa per investimenti pari a 136,1 miliardi di lire, con un incremento di circa il 41 per cento rispetto al 1964.

A tal proposito sembra opportuno sottolineare che alla luce delle vicende congiunturali che hanno caratterizzato la nostra economia nell'anno ormai trascorso, il programma realizzato dal settore telefonico, per l'entità della spesa effettuata, ha costituito un contributo non trascurabile al superamento della fase recessiva, anche stimolando l'attività di numerosi ed importanti settori industriali collegati sia direttamente che indirettamente con il medesimo.

Anche per quanto concerne il 1966, il volume degli investimenti raggiungerà un nuovo eccezionale livello di 143,1 miliardi di lire. Se, inoltre, sarà possibile dare inizio all'attuazione del programma aggiuntivo relativo all'Italcable, subordinato, come è noto, alla definizione dei rapporti di concessione da parte delle competenti amministrazioni, la cifra complessiva salirà a 153,1 miliardi di lire, superando in tal modo di oltre 2 miliardi quella prevista nel precedente documento programmatico.

Circa l'andamento del settore, nel corso dell'anno, i dati disponibili confermano la tendenza espansiva sia per quanto concerne gli impianti che l'utenza, e specialmente il traffico. Lo sviluppo registrato dal traffico è indubbiamente da ricollegarsi, oltre che alla graduale ripresa congiunturale, al progressivo miglioramento qualitativo del servizio ed in specie all'estendersi della teleselezione, che, eliminando i tempi di attesa, favorisce il diffondersi del servizio. Nel primo trimestre 1966 il traffico extraurbano ha registrato un incremento del 16 per cento, contro il 2,24 per cento del corrispondente periodo dell'anno precedente, e il traffico effettuato in teleselezione si è accresciuto del 24,09 per cento.

La percentuale di automatizzazione del traffico extraurbano svoltosi sui circuiti della concessionaria è salita all'84,1 per cento (dall'82,9 per cento del 1965).

Programmi e investimenti

3. — La progressiva estensione del servizio telefonico ed il suo costante perfezionamento sotto il profilo qualitativo richiederanno anche per i prossimi anni rilevanti investimenti in immobilizzazioni.

In armonia con le direttive fissate nel programma economico nazionale, nel settore telefonico a partecipazione statale è stato pertanto predisposto per il quinquennio 1967-71 un programma di investimenti che comporterà una spesa di 678 miliardi di lire, di cui circa 141 nel 1967.

Obiettivo fondamentale del programma è quello di conseguire un ulteriore avvicinamento della densità telefonica italiana a quella media degli altri Paesi della C.E.E., nonostante il divario ancora sensibile fra i redditi procapite di questi paesi e quello italiano.

In particolare il programma prevede:

- a) la quasi eliminazione, entro il 1968, delle domande giacenti ed eccedenti il livello frizionale, con la costituzione di adeguati margini di riserva;
- b) l'integrale automatizzazione del servizio extraurbano sociale;
- c) una crescente diffusione degli apparecchi supplementari e la estensione dei servizi speciali, in particolare di quelli automatici;
- d) la riduzione del divario esistente, nella diffusione del servizio, tra Mezzogiorno e resto del Paese, mantenendo per il primo un ritmo di sviluppo degli impianti più accelerato.

Si calcola che alla fine del quinquennio 1967-71 sarà possibile raggiungere consistenze pari a 6,5 milioni di abbonati e 8,8 milioni di apparecchi, con un incremento medio annuo rispettivamente del 6 per cento e del 6,6 per cento.

Siffatti incrementi risultano, in valori assoluti, nettamente superiori a quelli registrati nel quinquennio 1961-65; in termini percentuali, dato il continuo aumento della consistenza dell'anno base su cui vengono calcolati, risulta una lieve diminuzione dei tassi di incremento.

Particolarmente rapida si prevede inoltre l'espansione degli apparecchi supplementari, che dovrebbero raggiungere una consistenza pari al 36 per cento circa degli apparecchi principali. Pertanto, la densità telefonica salirebbe, a fine 1971, a 16 apparecchi per ogni 100 abitanti, cioè ad un livello alquanto superiore a quello attuale della Germania occidentale e di poco inferiore alla densità che si può riscontrare in Gran Bretagna (2).

Inoltre gli ampliamenti degli impianti programmati permetteranno di mantenere il margine di riserva delle centrali intorno all'11,5 per cento, valore, questo, che può essere ritenuto soddisfacente, dato il tipo e la distribuzione territoriale dell'utenza italiana e che supera di oltre il 40 per cento quello registrato nel 1958, anno in cui si pervenne alla totale acquisizione del settore telefonico in concessione nell'ambito del sistema delle partecipazioni statali.

In campo extraurbano si prevede una estensione della rete, dagli attuali 3,7 milioni di chilometri/circuito a 5,6 milioni, con un incremento medio annuo dell'8,7 per cento.

Già all'inizio del quinquennio, inoltre, dovrebbe risultare completato il processo di sostituzione delle centrali manuali con centrali automatiche, con il conseguente spostamento dell'indice di automatizzazione al 99 per cento.

Per quanto attiene al settore delle comunicazioni internazionali, sono in esame per il prossimo quinquennio la costruzione di una centrale telefonica automatica intercontinentale, l'acquisizione di diritti d'uso di nuovi circuiti telefonici, l'ammodernamento della rete e l'impianto di nuovi radio-trasmittitori. Tali lavori, avviati nel 1966 con un investimento di 2,3 miliardi, richiederanno un investimento, nel 1967-71, di circa 7 miliardi, di cui 1,4 nel 1967.

Subordinatamente all'ottenimento di regolari concessioni da parte delle competenti amministrazioni italiane ed estere ed alla stipula di accordi di collaborazione con altre compagnie, che permettano di sviluppare i collegamenti con le Americhe e l'allacciamento alla rete interessante i paesi del Commonwealth britannico, potrebbe essere avviato un programma straordinario di espansione che comporterebbe investimenti per circa 25-30 miliardi entro il prossimo quinquennio 1967-71.

L'attività della Telespazio — i cui impianti, rappresentati dalla stazione italiana del Fucino, sono entrati in funzione nel giugno 1965 utilizzando il satellite per comunicazioni *Early-Bird* — ha ancora un carattere in parte sperimentale.

Attualmente, pertanto, non è possibile formulare previsioni precise di investimenti, essendo essi collegati al tipo e numero di satelliti che verranno messi in orbita dall'apposito « Consorzio Internazionale per le Comunicazioni » tramite satellite, cui la società partecipa. Infatti, a seconda delle

(2) Densità telefonica (apparecchi in servizio per ogni 100 abitanti) nei Paesi del M.E.C. e dell'E.F.T.A. con oltre 500.000 apparecchi al 1° gennaio 1965:

Austria	12,99
Belgio	15,57
Danimarca	27,46
Francia	11,71
Germania Occidentale	13,93
Gran Bretagna	18,27
Italia	10,54
Norvegia	23,42
Olanda	17,85
Svezia	44,01
Svizzera	35,97

scelte tecniche effettuate dal suddetto Consorzio, gli investimenti richiesti per la stazione del Fucino, nel biennio 1967-68, potranno variare da 3 a 4 miliardi, cui si dovrà aggiungere l'apporto pro-quota al finanziamento del Consorzio stesso per circa 1 miliardo.

II. — RADIOTELEVISIONE

Sviluppo e prospettive del settore

1. — L'utenza radio-televisiva ha continuato a svilupparsi ad un tasso molto elevato. Nel corso del 1965 nonostante la sfavorevole congiuntura e l'alto indice, già raggiunto, di densità dell'utenza, il numero degli abbonamenti alle radiodiffusioni ha registrato un aumento complessivo di 500 mila unità circa (+ 5 per cento) rispetto all'anno precedente: per i servizi televisivi l'incremento è stato di circa 830 mila unità, vale a dire intorno al 16 per cento. Alla fine del 1965 i tre quarti delle famiglie italiane (75 per cento a fronte del 72 per cento alla fine del 1964) risultavano abbonati alle radiodiffusioni; per quanto riguarda il servizio televisivo la diffusione dell'utenza aveva raggiunto il 43 per cento delle famiglie (contro il 37 per cento alla fine del 1964).

Da raffronti con gli altri Paesi risulta che, considerato il nostro grado di sviluppo economico, l'Italia è una delle nazioni in cui l'utenza ha assunto maggior sviluppo. Al 31 dicembre 1964 — data alla quale sono disponibili le ultime statistiche per i paesi esteri — l'Italia precedeva nel rapporto tra utenza televisiva e reddito procapite stati come la Germania, la Francia, l'Olanda, il Belgio, la Austria, la Svizzera. Nel corso dei primi 5 mesi del 1966 il numero dei nuovi abbonati alle radioaudizioni è stato di 216 mila, con una diminuzione del 6,81 per cento nei confronti dello stesso periodo del 1965. Per i servizi televisivi i nuovi abbonamenti hanno raggiunto il numero di 813.000 (+ 1,2 per cento nei confronti dello stesso periodo del 1965) (1).

(1) Nel seguente prospetto viene riportata la distribuzione territoriale degli abbonati per grandi ripartizioni geografiche:

TABELLA N. 31.

DISTRIBUZIONE TERRITORIALE DEGLI ABBONATI ALLE RADIODIFFUSIONI
E ALLA TELEVISIONE AL 30 APRILE 1966

GRANDI RIPARTIZIONI	Radiodiffusioni			Di cui Tv		
	Abbonati (migliaia di unità)	Per 100 famiglie	Compo- sizione %	Abbonati (migliaia di unità)	Per 100 famiglie	Compo- sizione %
Nord	5.875,1	85,69	54,20	3.569 -	52,05	54,57
Centro	2.177,1	83,95	20,09	1.394,9	53,79	21,33
Sud (a)	1.895,3	60,88	17,48	1.100,6	35,35	16,83
Isole	892,4	55,20	8,23	475,3	29,40	7,27
Italia	10.839,9	76,45	100 —	6.539,8	46,12	100 —

(a) Geografico.

Al 31 maggio l'utenza aveva raggiunto quasi 11 milioni di abbonamenti alle radiodiffusioni e 6,6 milioni per quanto riguarda i servizi televisivi.

L'espansione dell'utenza si è ovviamente rispecchiata in un ulteriore considerevole aumento dei ricavi.

Le entrate dell'esercizio 1965 sono state pari a quasi 96 miliardi di lire con un aumento rispetto al 1964 di 7,6 miliardi, pari all'8,6 per cento, e risultavano ripartite come segue: le entrate per canoni di abbonamento ordinario e speciale alle radioaudizioni e per sovrapprezzi alla televisione ammontavano a poco più di 68 miliardi di lire (+ 6,6 miliardi rispetto al 1964) e costituivano il 71 per cento circa dei proventi complessivi. I proventi di pubblicità radiofonica e televisiva ammontavano a quasi 25 miliardi di lire (pari al 26 per cento circa dei proventi complessivi), avendo segnato un incremento di 1,5 miliardi (+ 5,7 per cento) rispetto all'esercizio precedente. Gli altri introiti hanno rappresentato solo il 3 per cento dei proventi.

2. — Nel corso del 1965, si sono ulteriormente ampliate e ammodernate le reti, così da migliorare le condizioni di ricezione dei programmi radiofonici e televisivi. Per quanto riguarda gli impianti trasmettenti radiofonici, nel settore della modulazione di frequenza si è proceduto alla installazione di 92 nuovi trasmettitori, dei quali 4 in Alto Adige per la diffusione dei programmi regionali in lingua tedesca e 4 per la diffusione di programmi speciali o di riserva; la rete dei trasmettitori a modulazione di frequenza, al 31 dicembre 1965, era costituita da 1.470 impianti. Alla stessa data, il numero dei trasmettitori ad onda media e ad onda corta risultava immutato, e cioè rispettivamente 127 e 10 impianti. Per quanto riguarda gli impianti trasmettenti televisivi, è proseguita l'estensione capillare della rete del Programma nazionale con l'attivazione di 13 ripetitori e con la trasformazione di un ripetitore in trasmettitore. Al 31 dicembre 1965 erano in funzione 32 trasmettitori e 637 ripetitori capaci di assicurare la ricezione di questo programma a circa il 98 per cento della popolazione. Per la rete del Secondo programma sono entrati in funzione 25 ripetitori; alla data del 31 dicembre 1965 erano in funzione 32 trasmettitori e 82 ripetitori che assicurano la ricezione al 78 per cento della popolazione. Entro il 1966, peraltro, la ricezione del Secondo programma verrà estesa ad oltre l'85 per cento della popolazione, superando così gli impegni derivanti dalla Convenzione del 7 febbraio 1963.

Per quanto concerne l'allestimento dei centri di produzione e delle sedi, nel corso del 1965 sono stati completati i lavori nel centro di produzione di Milano, relativi alla costruzione del nuovo studio TV 3; a Torino sono proseguiti i lavori per il centro di produzione e per il palazzo delle Direzioni centrali distaccate, a Roma per l'edificio della Direzione generale, a Genova e a Firenze per gli edifici delle rispettive sedi.

L'edificio delle Direzioni centrali distaccate a Torino, quello della Direzione generale a Roma e la sede di Genova si prevede verranno completati entro il corrente anno 1966.

Col febbraio 1966, in adesione ad invito dell'autorità di governo, sono state iniziate trasmissioni televisive in lingua tedesca, destinate all'Alto Adige.

Nel 1965 sono stati realizzati investimenti per 12,9 miliardi di lire. Gli investimenti in corso di realizzazione nel 1966 si prevedono intorno ai 16,5 miliardi di lire, con un incremento di 4,5 miliardi rispetto alle previsioni formulate nello scorso anno. Tale incremento è dovuto principalmente a rettifiche in sede di progettazione esecutiva e all'anticipo nella realizzazione di alcuni progetti, concernenti soprattutto costruzioni edili.

Programmi ed investimenti

3. — Come è avvenuto ovunque nel mondo, la curva di espansione dell'utenza, dopo la rapidissima e progressivamente crescente ascesa della fase di affermazione del servizio, rivela una tendenza al declino man mano che si riduce la distanza dai limiti di saturazione del mercato. Considerando peraltro l'intensità con cui tendono ad operare in Italia i fattori emulativi nello sviluppo dei consumi ostentativi e tenuto conto, soprattutto, delle capacità di penetrazione che, al di là di ogni

previsione, hanno avuto i servizi televisivi in strati sociali che si trovano ai gradini inferiori della scala dei redditi, si può confidare su ulteriori sensibili sviluppi nell'espansione dell'utenza. È da notare in proposito che esistono ancora quattro milioni di famiglie non abbonate alla radio e otto milioni di famiglie non abbonate alla televisione. È vero che si tratta in netta prevalenza di nuclei appartenenti alle classi meno abbienti: va però tenuto conto sia dei futuri aumenti del reddito nazionale, sia della prospettiva di una sua più equilibrata distribuzione, sia dell'accrescimento del numero dei nuclei familiari, sia, infine, dei fattori di ordine psicologico cui sopra si è accennato. Ancora per alcuni anni, insomma, la diffusione dell'utenza almeno per quanto riguarda la televisione sembra destinata a progredire ad un ritmo molto più elevato del tasso di aumento del reddito nazionale. Si ritiene pertanto che le previsioni formulate nella precedente Relazione programmatica, possano essere sostanzialmente confermate in questa sede, con la riserva, semmai che possano considerarsi corrispondenti all'ipotesi più bassa.

I programmi di investimenti della R.A.I. per il prossimo quinquennio 1967-71 prevedono la prosecuzione dell'opera rivolta all'ampliamento ed al miglioramento delle possibilità di ricezione delle trasmissioni radiofoniche e televisive su tutto il territorio nazionale, con particolare riguardo a quella radiofonica e a modulazione di frequenza ed alla seconda rete TV, sulle quali è prevista l'entrata in funzione, rispettivamente, di 320 nuovi ripetitori e di 150 trasmettitori e ripetitori. È in programma inoltre l'attivazione di 100 trasmettitori e ripetitori per la prima rete TV e di un impianto radiofonico ad onda media di piccola potenza a Oristano. Parallelamente sarà completato, prima della fine del quinquennio, il programma di automatizzazione dei centri trasmettenti e di collegamento, sia radiofonici che televisivi.

Nel settore edile, la R.A.I. si propone di ultimare entro il 1967 la prima fase dei lavori per la nuova sede di Firenze ed entro il 1968 l'ampliamento del centro di produzione di Torino. Nel quinquennio verranno altresì costruite le nuove sedi di Palermo e di Cagliari.

Complessivamente gli investimenti nel quinquennio 1967-71 dovrebbero aggirarsi intorno ai 45 miliardi di lire (di cui 14 nel 1967) (2).

Per quanto attiene, infine, alle prospettive di sviluppo del servizio e degli impianti a scadenza più lontana, la R.A.I. ha posto allo studio un piano a lungo termine che sarà, naturalmente, oggetto di attento esame da parte dei competenti uffici del Ministero.

4. — Sommando gli investimenti effettuati dal 1962 ad oggi con quelli in programma per il prossimo quinquennio la corrispondente spesa avrà raggiunto in un decennio un totale di oltre di 110 miliardi di lire. Si tratta di un importo che consente di affermare che alla dotazione di sedi, impianti e attrezzature nel settore sono state e verranno dedicate risorse ragguardevoli. A questo impegno non potrà — anche se la gestione continuasse ad offrire, con ulteriori sensibili aumenti dei ricavi, margini sufficienti per assicurare l'autofinanziamento di un alto livello di investimenti — non accompagnarsi una politica di accurata qualificazione degli impieghi in funzione di accertate esigenze tecniche del servizio, sicché ne risulti un grado adeguato di redditività in termini di economie derivanti alla gestione ordinaria o di miglioramenti nella produzione dei servizi e nella ricezione delle trasmissioni.

In proposito merita di essere sottolineato che, data la natura del servizio, per il raggiungimento di obiettivi rispondenti alle aspettative ed agli interessi degli utenti e della collettività nazionale assume preminente rilievo la necessità di perseguire tutte le possibilità di affinamento dei programmi formativi, culturali e di svago nel pieno rispetto delle varie componenti sociali del vasto ed eterogeneo pubblico televisivo, nonché assicurare l'obiettività dell'informazione.

(2) Di tale importo circa 15 miliardi sono destinati ad investimenti nel Mezzogiorno, pari a circa il 33 per cento degli investimenti complessivi nel quinquennio. Per l'attuazione dell'intero programma si farà ricorso esclusivamente a finanziamenti interni.

In merito alla introduzione della televisione a colori si ribadisce la direttiva enunciata nella precedente Relazione programmatica in attesa che il problema venga deliberato in sede governativa dopo approfondito esame dei vari e complessi aspetti che esso presenta. Tale giudizio non potrà non tener conto, ovviamente, del collocamento che l'innovazione in questione può avere nella graduatoria degli obiettivi di una politica di piano.

Il Ministero ritiene che non solo la scelta del sistema di codificazione dei segnali a colore e della data di inizio delle trasmissioni in colore, ma anche le decisioni relative alla funzione che il nuovo servizio possa o debba assolvere competano agli organi di governo, in quanto tale aspetto può rivestire il valore di una pregiudiziale nelle deliberazioni concernenti i tempi di introduzione della televisione a colori ed in ogni caso condiziona la previsione di sviluppo della domanda dei nuovi tipi di ricevitori.

A quest'ultimo riguardo va precisato che il Ministero non solo ha sollecitato la più attenta considerazione per gli interessi dell'industria nazionale del settore, ma, in collaborazione con i competenti dicasteri, ha promosso azioni volte a prevenire o contenere gli effetti di eventuali indirizzi monopolistici di ditte detentrici di brevetti fondamentali nella costruzione di televisori a colore.

III. — TRASPORTI MARITTIMI E AEREI

A) Trasporti marittimi

Sviluppo e prospettive del settore

1. — Sono in atto da alcuni anni nel campo del trasporto marittimo delle merci, come già si è avuto modo di osservare in precedenza, innovazioni e sviluppi comparabili per intensità ed ampiezza all'evoluzione tecnico-economica dei settori industriali più avanzati. Tali sviluppi del processo di trasformazione, che si svolgono ad un ritmo accelerato, stanno coinvolgendo, tendenzialmente, non solo le sistemazioni portuali, ma anche tutte le altre infrastrutture connesse all'attività del settore in esame.

Si assiste così, nel campo del naviglio, ad un processo di rapida obsolescenza che è uno dei fattori che ha concorso alla vigorosa ripresa delle ordinazioni di nuove unità e sta determinando un eccezionale ringiovanimento di quasi tutte le flotte.

L'aspetto più appariscente dell'evoluzione in corso può essere colto nella impetuosa spinta verso le grandi stazze che hanno celermente oltrepassato — e in misura notevole — dimensioni che fino a pochi anni fa, sebbene molto superiori a quelle del passato, sembravano segnare limiti difficilmente valicabili. Tale sviluppo è chiaramente rispecchiato nei dati relativi alle consegne e, ancor più, in quelli concernenti le ordinazioni: per le petroliere la portata media mondiale delle nuove costruzioni consegnate è, ad esempio, passata da 34.000 tpl di fine 1960 a 60.000 tpl di fine 1965, mentre quella delle unità ordinate è salita, nello stesso periodo, da 41.000 tpl a 73.000 tpl.

Non solo le ordinazioni di unità da 200 mila tonnellate non rappresentano ormai un aspetto episodico, ma già sono state definite commesse per navi da 300 mila tonnellate, mentre si sta considerando l'opportunità di costruire unità addirittura da 500.000 tpl. Anche per le navi portarinfusa si registra un processo analogo, seppure meno marcato; questo tipo di naviglio, che rappresentava meno di 2 milioni di tpl nel 1955 e raggiunge oggi i 28 milioni, registra portate unitarie medie sulle 30.000 tpl per le unità più moderne e supera in alcuni casi le 80.000 tpl.

2. — Un altro aspetto caratterizzante della nuova fase in cui sono entrati i trasporti marittimi di merci è rappresentato da una tendenza alla specializzazione che investe anche i servizi di linea. Il tradizionale traffico volandiero, basato, come è noto, su navi da carico secco disponibili per qualsiasi trasporto e rotta, presenta ormai sempre minore importanza. Nel campo dei carichi secchi si sta approfondendo la distinzione tra unità destinate al trasporto alla rinfusa di minerali, le quali vengono viepiù perfezionando le proprie caratteristiche, e le navi per merci varie, che appaiono orientate verso un minor eclettismo rispetto al passato e verso l'adozione di soluzioni profondamente innovatrici.

A questo proposito, si sta proponendo con un' enfasi crescente, in relazione soprattutto alle prospettive di nuove e più estese forme di impiego dei « contenitori », la possibilità di una radicale revisione della tecnica dei trasporti delle merci varie, in particolare per quanto riguarda quelle pregiate.

Non è azzardato ritenere che l'evoluzione dei contenitori possa portare in tempi ravvicinati all'affermazione su vasta scala di sistemi di trasporto integrato (« da porta a porta ») che consentirebbero di conseguire, nei traffici di merci, livelli finora inimmaginabili di fluidità e rapidità. Impostazioni del genere sono, ovviamente, destinate ad incontrare molteplici difficoltà, anche di ordine burocratico. Si può peraltro affermare che l'impiego dei contenitori nel quadro di un sistema integrato di trasporto sta rapidamente passando dalla fase degli studi a quella della realizzazione, come è dimostrato da una serie di importanti iniziative già avviate o in corso di approntamento (1).

Secondo una valutazione della New York Port Authority, entro il 1975 metà del traffico mondiale delle merci varie sarà effettuato con contenitori, che, presumibilmente, saranno rappresentati in prevalenza o, comunque, in gran parte, da modelli compatibili con tutti i metodi di trasporto di superficie (2). La formazione di flotte di navi specializzate porta-contenitori — unitamente ai riflessi, oggi in parte imponderabili, sull'economia generale dei traffici e sulla partecipazione dei grandi porti al traffico mondiale — comporterà naturalmente un notevole sforzo per adeguare al suddetto sistema di trasporto le infrastrutture: portuali, ferroviarie, stradali e fluviali.

Al riguardo è sufficiente citare il progetto inglese inteso a fare del porto di Southampton il centro più importante dell'isola per il traffico dei contenitori, con un investimento di ben 60 milioni di sterline, pari ad oltre 100 miliardi di lire. Analoghe iniziative sono allo studio per porti statunitensi, belgi, olandesi, francesi e tedeschi.

È, questo, del resto, solo un aspetto del complesso problema dell'adeguamento delle infrastrutture relative ai traffici marittimi in generale, in termini sia di possibilità di accosto per navi di grandissime dimensioni sia di attrezzature di carico e scarico sia di smistamento del traffico in un vasto entroterra. Tale adeguamento, come già si è fatto precedentemente presente, postula con urgenza, per quanto riguarda l'Italia, una programmazione globale di tutti gli aspetti del sistema nazionale dei trasporti, in linea con il processo di evoluzione che, per quanto riguarda detti traffici, è in atto in Europa e nel mondo. Le gravi deficienze esistenti nel nostro Paese in questo campo, così come risultano anche dalle indicazioni contenute nel Programma nazionale di sviluppo economico, impongono

(1) Un primo servizio regolare transatlantico di « contenitori » è stato iniziato nel febbraio del 1966 dalla « Moore McCormack Lines » con sei navi porta-contenitori. Un mese più tardi la « United States Lines » ha esordito con quello che può considerarsi il primo servizio complementare integrato: la suddetta compagnia impiega infatti non solo proprie navi e propri contenitori, ma dispone anche di propri rimorchi e accosti espressamente attrezzati per tale tipo di trasporto. Un'altra società americana si propone di costruire navi ultraveloci, eventualmente a propulsione nucleare, da adibire al traffico transatlantico dei contenitori.

(2) Naturalmente non mancano riserve nei confronti delle previsioni più ottimistiche in tema di sviluppo del traffico dei contenitori. È stato fatto osservare, ad esempio, che un elemento negativo non trascurabile è costituito dalla necessità, sotto il profilo economico, di trasportare contenitori nei due sensi: ciò presuppone la possibilità di convogliare in entrambe le direzioni merci per le quali sia conveniente ricorrere a tale tipo di trasporto. Altri limiti sarebbero rappresentati, per quanto concerne l'Europa, da una rete stradale non adeguata agli sviluppi che deriverebbero dal traffico dei contenitori e dalla molteplicità di frontiere e barriere doganali.

un intervento adeguato alle dimensioni presenti e, soprattutto, future del problema, in modo da evitare l'accentuarsi della già esistente situazione di inferiorità, tenendo anche conto dell'intensificarsi presso i grandi paesi marittimi atlantici delle iniziative per il potenziamento dei grandi centri portuali ivi esistenti.

Un altro fattore che contribuisce e concorrerà ancor più in futuro ad alimentare la tendenza al rinnovamento dei trasporti marittimi è costituito dall'automazione di un gran numero di operazioni, sia in navigazione che in porto, con conseguente drastica riduzione del personale necessario: si è giunti attualmente, per navi di grandi dimensioni, ad equipaggi di una diecina di persone ed anche meno.

Anche le eventuali prospettive che potranno essere aperte dall'impiego economico dell'energia nucleare vanno tenute presenti in una valutazione degli ulteriori sviluppi delle trasformazioni in atto nei trasporti marittimi, pur se finora gli esperimenti in corso non sembrano probanti per una utilizzazione a breve termine di tale energia per la propulsione del naviglio.

Ad accentuare il quadro estremamente dinamico fin qui accennato, conseguente ai progressi tecnici, concorre altresì lo sviluppo attuale e previsto di marine « nuove », finora inesistenti o di modeste condizioni, che si presentano con naviglio di elevate caratteristiche e svolgono una aggressiva opera di penetrazione. In proposito vanno menzionati anzitutto gli eccezionali sviluppi della marina sovietica, che, passata da 3 milioni di tsl nel 1958 a 8 milioni nel 1965, dovrebbe raggiungere, secondo i programmi attuali, 12 milioni di tsl nel 1970 e 20 milioni di tsl nel 1980. Si aggiunga che a fine 1965 metà della flotta russa era composta di navi aventi un'età inferiore a 5 anni.

Anche la flotta giapponese — benché compresa da tempo tra quelle di grandi dimensioni — manifesta un accentuato dinamismo: fra il 1960 e il 1965 essa è passata da 6,9 a 12 milioni di tsl e dovrebbe raggiungere 15 milioni nel 1968 e 40 milioni di tsl nel 1980. Si tratta anche in questo caso di una flotta molto moderna, con il 75 per cento del naviglio inferiore ai 10 anni di età nel 1965. Analoga considerazione può farsi per la flotta norvegese.

In conclusione, i diversi e complessi fattori fin qui fugacemente accennati, se da un lato pongono in risalto la forte incidenza di fattori innovativi operanti nel campo dei trasporti marittimi di merci, dall'altro rendono evidente l'indifferibile esigenza, per i paesi marittimi tradizionali, di un continuo aggiornamento, che valga ad evitare il pericolo di indirizzare gli sforzi in direzioni suscettibili di risultare superate a breve scadenza.

3. — Un problema di adeguamento di indirizzi si pone anche, sebbene in misura meno marcata rispetto ai trasporti di merci, per il traffico marittimo dei passeggeri. Va scontata ormai la crescente incidenza che verrà assumendo la concorrenza del mezzo aereo, destinato ad investire anche le rotte che ne sono state finora relativamente immuni. Ad accrescere tale pressione contribuiranno, specie sulle lunghe distanze, le ulteriori riduzioni delle tariffe aeree che sono da attendersi, anche in concomitanza con l'introduzione degli aerei subsonici di grande capacità, attualmente in preparazione.

Ciò potrà essere controbilanciato, almeno parzialmente, da altri fattori: da un lato il già più volte ricordato sviluppo delle attività crocieristiche, che sembrano divenire sempre di più, col generale miglioramento del tenore di vita, uno degli impieghi tipici del tempo libero di un crescente numero di persone; dall'altro, sulle medie e brevi distanze, la domanda, in rapidissima ascesa, di trasporto di autovetture al seguito dei passeggeri. Giova rilevare che quest'ultimo fenomeno assicura al trasporto marittimo rispetto al mezzo aereo una ben netta qualificazione, che dovrà presumibilmente conservarsi anche in futuro quando, come appare probabile, l'aereo riuscirà ad affermarsi in modo preponderante fra i mezzi di trasporto collettivi anche sulle medie e brevi distanze. Poiché le previsioni sullo sviluppo dell'automobilismo e della propensione al turismo motorizzato in Europa concordano nell'ipotizzare saggi sostenuti di espansione nei prossimi anni e tenuto conto, nel caso del Mediterraneo, della tradizionale capacità di attrazione delle correnti turistiche dei paesi rivieraschi, si può ritenere che il trasporto di autovetture al seguito dei passeggeri costituirà un sicuro campo di attività per il naviglio dotato di caratteristiche adeguate.

4. — Sono note le ragioni per le quali i trasporti marittimi godono, in quasi tutti i paesi del mondo, di varie forme dirette o indirette di aiuto, che vanno — per limitarsi a qualche esempio — dalle sovvenzioni per lo svolgimento di servizi di linea, passeggeri o merci, ai sussidi per il rinnovo del naviglio, ai trattamenti fiscali di favore, alle riserve di traffico a favore della bandiera nazionale. Si tratta di motivazioni che in parte affondano le loro radici in situazioni storiche caratterizzate dalla funzione vitale assoluta dai trasporti marittimi nella formazione dei grandi imperi coloniali del passato e, per converso, dalla preoccupazione degli stati minori di tutelare la loro autonomia e le loro possibilità di espansione commerciale, ma che principalmente rispondono ad esigenze che presentano tuttora un'importanza fondamentale — per considerazioni di ordine economico o strategico — nella vita dei singoli Paesi.

È superfluo ricordare le ragioni per cui un paese come l'Italia ha un particolare interesse a sviluppare un'attiva politica marinara. Dei molteplici benefici che ne può trarre il Paese non è possibile o agevole dare una valutazione economica per quanto riguarda determinati aspetti, quali, ad esempio, i rapporti con le comunità italiane all'estero, i notevoli riflessi sulle attività portuali, cantieristiche e commerciali, il contributo allo sviluppo del turismo in direzione dell'Italia.

In merito a certi aspetti possono però aversi indicazioni significative. Tali possono considerarsi, in particolare, i dati concernenti l'apporto complessivo (guadagno netto di valuta e risparmio di valuta) della marina mercantile italiana alla bilancia dei pagamenti. Questo apporto è stato pari a 260 miliardi di lire nel 1964 e a più di 300 miliardi nel 1965 (3). A queste cifre e al complesso degli altri benefici derivanti al Paese (benefici che, pur non potendo essere precisati quantitativamente, superano sensibilmente nel loro complesso i valori ora indicati) si contrappongono oneri a carico dello Stato (per sovvenzioni a servizi di linea, crediti navali agevolati, contributo alle demolizioni, ecc.) dell'ordine di 60-70 miliardi di lire all'anno.

D'altro lato, le esigenze cui deve far fronte la flotta mercantile italiana — data anche la struttura industriale del nostro Paese, largamente dipendente dall'estero sia per l'importazione di materie prime sia per l'esportazione di manufatti — appaiono ingenti ed in rapida espansione. Tali esigenze postulano una adeguata politica di potenziamento (soprattutto sotto il profilo dell'ammodernamento e dell'efficienza) di questo settore della nostra economia, che presenta attualmente sintomi di stasi e, sotto certi aspetti, di regresso. Valgano pochi dati: la flotta mercantile italiana — che registrava al 30 giugno 1965 solo il 52 per cento del naviglio nella classe inferiore a 10 anni di età, contro il 59 per cento del Regno Unito, il 71 per cento della Grecia ed il 73 per cento della Norvegia — ha trasportato nell'anno trascorso soltanto il 29,6 per cento in valore delle importazioni nazionali totali via mare, contro il 34,9 per cento nel 1960.

Anche se si esclude dal computo il settore dei carichi liquidi — ove prevalgono le politiche e le bandiere di grandi gruppi internazionali e nel quale la percentuale trasportata dalla bandiera italiana discende infatti, in valore, a circa un sesto del totale — la quota acquisita dalla nostra flotta nell'importazione di carichi secchi risulta relativamente modesta. Corrispondentemente la bilancia dei nostri trasporti marittimi presenta un saldo passivo che è venuto sensibilmente crescendo negli ultimi anni ed ha superato nel 1965 i 110 milioni di dollari.

Si devono inoltre richiamare, soprattutto per quanto riguarda la flotta nazionale passeggeri, le esigenze di coordinamento dell'azione pubblica poste dall'impetuoso sviluppo dei servizi aerei in generale e dal successo della compagnia aerea italiana in particolare. Secondo quanto già sperimentato in Italia e all'estero, si dovrà cercare di realizzare la massima armonizzazione dei due settori con opportune specializzazioni ed integrazioni nel contesto di una visione globale, cui si è già fatto cenno, del sistema nazionale dei trasporti.

5. — Nel quadro delle previsioni generali formulate sopra vanno considerate le prospettive dei traffici passeggeri svolte dalle compagnie del gruppo Finmare. Esse non appaiono indicare, nel com-

(3) Relazione della Banca d'Italia, 1965, appendice statistica, tabella aM4.

plesso, possibilità di sensibili sviluppi, in considerazione, fra l'altro, delle scarse capacità di adattamento — in termini sia di naviglio impiegato che di servizi effettuati — di dette flotte all'evoluzione del mercato. È evidente infatti che un sistema di convenzioni che regola dettagliatamente le caratteristiche delle navi come pure gli itinerari e le frequenze di ogni linea costituisce un fattore di rigidità.

Per quanto riguarda i trasporti merci di linea, è indubbio, da un lato, che essi risentiranno favorevolmente della espansione dei traffici marittimi merci, prevista nei prossimi anni per i carichi secchi nella misura di un 5 per cento medio annuo. D'altro lato non si può non tener conto del diffondersi di controlli governativi o internazionali sulle tariffe e sulla composizione delle « conferences », nonché della prospettiva di una sempre più penetrante concorrenza del mezzo aereo, anche se limitata alle merci pregiate: le più grandi compagnie aeree stanno infatti costituendosi cospicue flotte di aerei specializzati nel trasporto di merci: il che, tra l'altro, consentirà indubbiamente considerevoli progressivi ribassi tariffari.

Tenuto conto degli elementi sopra accennati, ed in particolare delle limitazioni derivanti dal regime delle Convenzioni, non si prevede che, nel complesso, i servizi merci del gruppo Finmare registreranno importanti sviluppi, anche se si valuta che apprezzabili progressi potranno essere realizzati in determinati settori. Una diversa prospettiva, ovviamente, si aprirebbe laddove venisse considerata la possibilità di un ingresso della flotta a partecipazione statale nel campo dei servizi liberi, ove indubbiamente si pone il problema di una maggiore presenza della bandiera italiana nei traffici internazionali facenti capo al nostro Paese ed in cui sembrano sussistere prospettive di interessanti sviluppi per il naviglio dotato delle più elevate caratteristiche tecniche. Peraltro non va trascurato che esistono in questo campo vari fattori di irrigidimento del mercato (quali politiche protezionistiche di vario genere da parte di numerosi Stati, influenza dei grandi gruppi industriali che possiedono una flotta propria o stipulano contratti a lungo termine e di grande portata, ecc.) che rendono non agevole l'ingresso di nuovi vettori. Occorre poi tener conto dei complessi problemi che si presenterebbero sotto il profilo dell'acquisizione di specifiche capacità tecnico-organizzative, collegate essenzialmente a peculiari attitudini imprenditoriali, indispensabili per un esito positivo di interventi in tale campo, nonché sotto l'aspetto delle ingenti risorse finanziarie richieste e di una eventuale maggiore fecondità di impieghi alternativi.

6. — Pur operando in un quadro caratterizzato, per quanto riguarda i servizi di linea, dalle difficoltà cui si è precedentemente accennato, le compagnie del gruppo Finmare nel 1965 hanno potuto nel complesso migliorare lievemente le loro posizioni. Ai progressi conseguiti sul Nord Atlantico colla introduzione di due nuovi transatlantici e sul Sud Atlantico — progressi che vanno raffrontati a sensibili flessioni della media degli altri vettori — si sono accompagnati andamenti sostanzialmente stazionari o lievemente cedenti sulle altre linee transoceaniche, su quelle mediterranee e su quelle addette all'esclusivo trasporto di merci. Sulle linee per la Sardegna, per la prima volta nel dopoguerra, si è avuta una leggera flessione anche nel movimento passeggeri a causa dell'accresciuta concorrenza delle Ferrovie dello Stato.

Nel luglio del 1966, in base ad invito dell'autorità di governo, è stata istituita la linea Siracusa-Malta, cui è stata provvisoriamente adibita la vecchia unità « Città di Alessandria ».

Il grado elevato di ammodernamento raggiunto dalla flotta Finmare alla conclusione del programma di nuove costruzioni avviato nel 1959-60 risulta chiaramente dalla sensibile riduzione della età media del naviglio in proprietà, che è passata da 14,1 anni al 31 dicembre 1960 a 10,7 anni alla fine del 1965 (per le navi passeggeri e miste, da 13,9 a 9,5 anni e per le navi da carico secco da 14,5 a 14,2 anni), a fronte di un'età media delle corrispondenti categorie della flotta nazionale, alla stessa data, di oltre 14 anni (16,8 anni per le navi passeggeri e miste, 13,6 anni per le navi da carico secco). Giova rilevare, per quanto riguarda le navi da carico secco, che la maggiore età media delle navi Finmare rispetto a quella nazionale va attribuita anche al mantenimento in servizio di unità impiegate su servizi la cui soppressione, come chiarito più avanti, è all'esame dell'apposita Commissione ministeriale.

Gli investimenti effettuati nel 1965 ammontano a 30,4 miliardi, cifra conforme alle previsioni contenute nella precedente Relazione programmatica.

Per quanto riguarda l'anno in corso, sono previsti investimenti per 1,8 miliardi, relativi alla impostazione di una nuova nave traghetto per la linea Siracusa-Malta, che dovrebbe entrare in esercizio agli inizi del 1969, ed a lavori a terra di minor rilievo. In complesso nel periodo 1967-69 sono previsti per ora investimenti per 5,4 miliardi di lire, compreso il saldo relativo alle quattro piccole unità per le linee locali sarde, entrate in esercizio, con lieve ritardo, nei primi mesi di quest'anno.

Alla fine dell'anno la flotta impiegata dal gruppo Finmare nei servizi di p.i.n. risulterà composta di 95 unità per complessive 693 mila tsl, di cui 56 navi passeggeri e miste per 493 mila tsl e 39 navi da carico per 200 mila tsl (4).

Le flotte marittime delle aziende a partecipazione statale comprendono, oltre a quella del gruppo Finmare, anche il naviglio dell'E.N.I. e della Finsider. Per quanto riguarda il gruppo E.N.I., la cui flotta non subirà variazioni nel 1966, le esigenze di adeguamento della capacità di trasporto hanno comportato, nel corso dell'anno, la commessa ad un cantiere di Palermo di due grandi motocisterne da 80.000 tpl.

La flotta Finsider, per contro — oltre a registrare alla fine del 1965 la prevista entrata in servizio delle due navi cementiere « Mar Grande » e « Mar Piccolo » per complessive 8.000 tsl circa — ha subito una riorganizzazione nel quadro della ricerca, da tempo avviata, dell'equilibrio ottimale tra flotta in proprietà e naviglio noleggiato con contratti a lungo termine. In conseguenza sono state cedute ad armatori privati, con clausola di riscatto, tre unità per circa 50.000 tsl.

La consistenza e la composizione della flotta complessiva delle aziende a partecipazione statale a fine 1966 risultano dalla seguente tabella:

TABELLA N. 32.

CONSISTENZA E COMPOSIZIONE DELLA FLOTTA DELLE AZIENDE A PARTECIPAZIONE STATALE A FINE 1966

	Navi da passeggeri e miste		Navi da carico secco e di tipo speciale		Petroliere		Totale	
	n.	migliaia di t.s.l.	n.	migliaia di t.s.l.	n.	migliaia di t.s.l.	n.	migliaia di t.s.l.
Finmare	57	501	39	200	—	—	96	701
E.N.I.	—	—	(a) 9	9	(b) 15	291	24	300
Finsider	—	—	(c) 15	176	—	—	15	176
Totale	57	501	63	385	15	291	135	1.177

(a) Si tratta di unità con funzioni ausiliarie delle perforazioni a mare.

(b) Di cui due navi per il trasporto di gas liquefatti.

(c) Di cui 3 navi cementiere.

(4) È inoltre impiegata in servizi liberi la motonave traghetto « Appia » da 8.017 tsl.

Programmi ed investimenti

7. — La formulazione dei programmi di investimento per il prossimo quinquennio nel settore dei trasporti marittimi gestiti dalle compagnie del gruppo Finmare risulta condizionata da numerosi e complessi fattori, fra i quali un'importanza preminente presentano la revisione del meccanismo di sovvenzione, rivelatosi carente sotto diversi aspetti, ed il riesame dell'attuale rete dei servizi di p.i.n., cui da tempo attende una Commissione interministeriale appositamente costituita.

Per quanto riguarda il primo punto, l'esperienza ormai quadriennale dell'esercizio dei servizi di p.i.n. secondo il regime convenzionale stabilito nel 1962 ne conferma l'insufficienza ad assicurare un'adeguata copertura dei costi in sensibile ascesa, tenuto anche conto del già accennato andamento stazionario dei traffici. A ciò si aggiunga l'inadeguatezza, anche secondo il regime vigente, degli stanziamenti effettuati a fronte delle sovvenzioni maturate: per il periodo 1° luglio 1962-31 dicembre 1966 tale scarto può calcolarsi in 44 miliardi.

I problemi relativi al regime convenzionale dei servizi di p.i.n. sono strettamente connessi, come si è già avuto occasione di chiarire nelle precedenti Relazioni, con il riesame approfondito della rete di tali servizi; l'importo considerevole e crescente delle sovvenzioni, previste, nell'attuale assetto, in 65 miliardi circa per il 1967, impone infatti uno scrupoloso controllo delle ragioni economiche e politiche che presiedono all'esistenza ed alle caratteristiche di esercizio di ciascuna linea. L'urgenza di tale controllo è, inoltre, avvalorata dal fatto che il naviglio per cui si pone a più breve scadenza il problema del rinnovo è in gran parte quello impiegato su linee di cui le indagini finora compiute suggeriscono la soppressione. Purtroppo non è stata assunta finora alcuna decisione in materia nella sede opportuna; è pertanto auspicabile che sia possibile giungere al più presto ad una conclusione, per più versi pregiudiziale.

Il riassetto delle linee di p.i.n., quale viene attualmente prospettato, concerne principalmente:

- l'unificazione delle linee commerciali per l'Africa del Lloyd Triestino;
- la soppressione delle linee commerciale Italia-Levante e passeggeri stagionale Dalmazia-Grecia dell'Adriatica;
- la soppressione delle linee miste Genova-Sardegna-Tunisi, Palermo, Livorno-Bastia-Porto Torres e Periplo italico-Spagna della Tirrenia.

Oltre a queste proposte, numerose altre riguardano la ristrutturazione ed il potenziamento delle restanti linee, l'impiego del naviglio disponibile ed eventuali ritocchi tariffari. In complesso, il riassetto prospettato comporterebbe una diminuzione del fabbisogno di sovvenzioni dell'ordine di 5 miliardi.

Una rilevanza particolare, nel quadro delle esigenze poste da una articolazione ed un adeguamento dei vari sistemi di trasporto nell'ambito della programmazione economica nazionale, spetta al problema dei collegamenti con la Sardegna ed in specie a quello del coordinamento tra i servizi della Tirrenia e quelli delle Ferrovie dello Stato. A tale riguardo, date le esigenze rapidamente crescenti dell'economia isolana, sarà agevolata la ricerca delle opportune specializzazioni, in vista della prestazione di un servizio complessivamente migliore. A ciò va aggiunta, secondo le indicazioni più ampie fornite nella precedente Relazione programmatica, la possibilità, attualmente allo studio, di aprire una nuova linea Genova-Olbia, servita da navi traghetto.

Per quanto riguarda gli altri settori di traffico, i programmi prospettati nella precedente Relazione — che concernevano, oltre ai collegamenti con la Sardegna, le linee Napoli-Malta-Bengasi e Adriatico-Turchia-Mar Nero e comportavano in complesso la costruzione di circa 35.000 tonnellate di naviglio, per un investimento dell'ordine di 25 miliardi — hanno potuto ricevere solo un inizio di esecuzione, limitato all'ordinazione della già citata nave traghetto per Malta. Ogni altra decisione e la formulazione di ulteriori programmi dipendono dal complesso di fattori innanzi chiariti.

Per quanto concerne la flotta dell'E.N.I., gli investimenti attualmente previsti riguardano la costruzione delle due motocisterne di cui si è già fatto cenno. Peraltro, come è più ampiamente chia-

rito nel paragrafo relativo agli idrocarburi, i programmi relativi all'importazione del metano potranno comportare, subordinatamente alla soluzione tecnica prescelta, la costruzione di un certo numero di navi metaniere.

Nessuna variazione è prevista attualmente per la flotta Finsider, avendo essa raggiunto un assetto corrispondente alle esigenze del gruppo.

B) Trasporti aerei

Sviluppo e prospettive del settore

1. — Il 1965 ha confermato, per l'industria mondiale di trasporti aerei, il favorevole andamento già delineatosi nei precedenti esercizi, con un graduale riassorbimento dell'eccesso di capacità venutosi a creare nel triennio 1960-62.

Nel decorso esercizio il traffico pagante ha invero registrato un aumento del 18,7 per cento, uno dei più elevati dell'ultimo decennio, mentre l'offerta si è accresciuta ad un tasso del 17,2 per cento, con la conseguenza di un ulteriore miglioramento del fattore di carico complessivo.

Passando ad un esame più particolare delle varie componenti di traffico è da rilevare che i passeggeri trasportati sono saliti, fra il 1964 e il 1965, da 155 a 180 milioni, con un aumento percentuale di oltre il 16 per cento. Le merci trasportate, a loro volta, hanno segnato, con il 28 per cento, il più elevato saggio d'aumento degli ultimi quindici anni, mentre il traffico postale ha superato il miliardo di tonnellate/chilometro con un incremento del 15 per cento sull'anno precedente.

Il positivo andamento dei traffici trova conferma nei risultati economici delle maggiori compagnie di trasporto, che hanno segnato, in genere, un sensibile miglioramento.

È interessante rilevare che nel 1965 le ore di volo, avendo raggiunto gli 8,8 milioni, sono aumentate, rispetto all'anno precedente, del 6 per cento, mentre la distanza totale percorsa nell'anno (4.100 milioni di chilometri) è risultata superiore a quella del 1964 di un 11 per cento; ciò testimonia il costante miglioramento della capacità di trasporto e della velocità degli aeromobili in servizio su tutte le principali rotte (5).

Da un esame dell'andamento del traffico sulle principali rotte si rileva che il numero dei passeggeri trasportati sul Nord Atlantico è aumentato, nell'anno, del 15 per cento, a fronte di un aumento del 17 per cento della capacità offerta; il che conferma la tendenza delle principali compagnie a concentrare su questa linea aliquote via via crescenti della propria capacità di trasporto. Sulle rotte euromediterranee, per contro, si è avuto un buon miglioramento del fattore occupazione/posti passato dal 55,4 per cento al 57,1 per cento a seguito di un aumento del traffico passeggeri alquanto più elevato di quello registrato dalla capacità offerta.

Nel quadro di mercato fin qui descritto l'Alitalia e le sue controllate hanno conseguito, nel 1965, risultati soddisfacenti, con aumenti, rispettivamente, del 10,7 per cento e del 13,9 per cento dei passeggeri e delle tonnellate/chilometro globali trasportate. A fronte di tali sviluppi del traffico acquisito (6) le società hanno realizzato incrementi dell'offerta pari al 10,4 per cento per i posti/chilometro e all'11,6 per cento per le tonnellate/chilometro globali. Ne è conseguito che mentre il coefficiente occupazione-posti è rimasto sostanzialmente stazionario, il fattore di carico complessivo ha segnato un aumento solo di poco inferiore al 2 per cento. Per quanto riguarda i vari gruppi di linee servite dal gruppo Alitalia è da segnalare che, mentre sulle reti euromediterranee e nazionali il traffico si è accresciuto a saggi sensibilmente superiori a quelli della capacità offerta, nel settore intercontinentale l'incremento del trasportato è stato solo di poco superiore a quello dell'offerta globale. In

(5) È ancora da rilevare che nello scorso anno il numero medio dei passeggeri trasportati per velivolo è stato pari a 49 (con un aumento del 7 per cento sul 1964), il percorso medio per passeggero è stato di oltre 1.100 chilometri, cioè sostanzialmente invariato rispetto all'anno precedente, mentre la velocità media dei velivoli è stata di 465 chilometri orari.

(6) Escluse le attività *charters* e postali.

particolare nel settore del Nord Atlantico si è avuta una sia pur lieve diminuzione del coefficiente occupazione posti, passato dal 59,7 al 59 per cento, contro una maggiore riduzione (dal 59,7 per cento al 58,7 per cento) per le restanti compagnie.

Nel 1965 l'apporto complessivo di valuta (risparmio di valuta + guadagno di valuta) della flotta aerea italiana ha superato i 148 miliardi di lire, contro 137 nel 1964, con un aumento dell'8,4 per cento.

Sempre nel 1965 l'incidenza dell'Alitalia sul traffico internazionale passeggeri complessivo interessante l'Italia (passeggeri sbarcati + passeggeri imbarcati negli aeroporti italiani) è stato pari al 42 per cento, contro il 44 per cento nel 1964.

2. — Nel corso del 1965 sono entrati in esercizio quattro nuovi aviogetti, di cui due a grande autonomia, del tipo DC-8, per le linee intercontinentali e due a medio raggio del tipo Caravelle, per le rotte euromediterranee: sulla rete nazionale ha iniziato inoltre i servizi di linea un nuovo turboelica.

In complesso, alla fine dell'anno, la flotta del gruppo Alitalia comprendeva 68 apparecchi, di cui 34 a reazione.

Nel corso del 1965 sono state aperte al traffico le nuove linee Roma-Atene-Nairobi-Dar es Salaam, nel settore intercontinentale e Milano-Monaco-Amburgo e Venezia-Genova-Nizza nel settore euro-mediterraneo.

Nell'insieme gli investimenti effettuati nel 1965 dal gruppo Alitalia sono ammontati a 17,9 miliardi, dei quali 13,8 per la flotta e 4,1 per gli impianti a terra. L'importo complessivo risulta inferiore a quello previsto lo scorso anno di 2,1 miliardi, che costituiscono il saldo fra maggiori investimenti relativi all'anticipato acquisto di due Fokker-F27 e minori investimenti connessi con il rinvio dei pagamenti di anticipi per i DC-9, di alcuni lavori relativi alla flotta e di alcuni lavori a terra.

Programmi e investimenti

3. — Sulla base dell'andamento più recente degli ordini e tenuto conto altresì dei programmi predisposti dalle maggiori compagnie aeree mondiali è possibile prevedere, a media scadenza, la pressoché totale sostituzione degli aerei a pistone e a turboelica con apparecchi a reazione, il cui impiego verrà progressivamente esteso anche ai percorsi medio-brevi.

Nel contempo, essendo ormai confermato il rinvio a dopo il 1972 dell'entrata in esercizio dello aereo supersonico, l'industria aeronautica mondiale sembra orientata verso la costruzione di aviogetti subsonici di grande capacità destinati sia alle rotte intercontinentali che a quelle a medio raggio.

A tale riguardo va ricordata la decisione di una importante compagnia aerea nord-americana di immettere in servizio, entro un breve numero di anni, aerei subsonici capaci di trasportare circa 500 passeggeri o oltre 100 tonnellate di merci, aerei già commissionati, in 25 esemplari, all'impresa produttrice. Inoltre, entro l'anno in corso, è prevista l'entrata in servizio della nuova versione « Super 61 » del DC-8, in grado di trasportare fino a 250 passeggeri a velocità subsonica. È ancora da segnalare, infine, il progetto, allo studio da parte di inglesi, francesi e tedeschi, di un aereo da 200 a 250 posti, denominato « Air bus », destinato alle medie distanze.

L'entrata in servizio a media scadenza dei Jets subsonici a grande capacità non mancherà ovviamente di avere sensibili ripercussioni sul piano economico; la maggiore produttività dei mezzi impiegati e la conseguente riduzione dei costi unitari consentirà, infatti, sensibili diminuzioni delle tariffe alle quali farà seguito, prevedibilmente, un rilevante aumento della domanda di trasporto.

È d'altra parte da prevedere che l'atteso sviluppo dei traffici — si pensi ad esempio alle prospettive di ulteriore espansione del turismo via aerea — e le peculiari caratteristiche dei nuovi aerei faranno insorgere non pochi problemi, in relazione ai quali si prospetta già fin d'ora la necessità di tempestive soluzioni. Si tratta, in particolare, dell'indispensabile adeguamento delle strutture aeroportuali, del potenziamento dei collegamenti con i centri urbani e dello sviluppo dei servizi a disposizione dei passeggeri, tenuto conto della possibilità di movimenti simultanei di un numero di viaggiatori di varie volte superiore a quello attuale.

4. — Mentre il piano dello scorso anno non contemplava alcun ampliamento della flotta Alitalia per il 1966, una più aggiornata valutazione degli sviluppi del traffico per tale anno ha portato a decidere l'immissione in servizio di un nuovo Caravelle. Per quanto riguarda l'ATI, nel corrente anno entreranno in servizio tre nuovi aerei a turboelica Fokker-F27, anziché due come previsto nel 1965.

È stato inoltre deciso di anticipare al 1966 alcuni sviluppi dei servizi, soprattutto nel settore europeo, per fronteggiare l'evoluzione della concorrenza; è da rilevare al riguardo che un indebolimento della posizione dell'Alitalia sulle linee euromediterranee avrebbe senza dubbio ripercussioni negative anche sugli altri settori in cui opera la compagnia, data la frequente complementarità dei servizi a medio raggio con le altre reti.

Nell'insieme gli investimenti del gruppo Alitalia relativi al 1966 si valutano pari a 23,9 miliardi, con un lieve aumento nei confronti dell'importo previsto lo scorso anno.

5. — I programmi a tutt'oggi definiti nel settore dei trasporti aerei, sulla base di una previsione di sviluppo dell'attività ad un saggio medio annuo del 15 per cento, contemplano l'entrata in esercizio, entro il 1969, di 34 nuovi aviogetti, di cui 6 a grande autonomia e 28 a medio raggio.

Dei primi sei, due sono della versione F, destinata al trasporto di sole merci, mentre i rimanenti appartengono al tipo « 62 », con una capacità di trasporto superiore a quelli attualmente impiegati.

Per quanto riguarda gli aerei a medio raggio la scelta è caduta, come è noto, sul bireattore DC-9 costruito dalla Douglas, dopo attento e approfondito esame delle caratteristiche tecniche e commerciali dei vari tipi di aereo di questa classe disponibili sul mercato.

In particolare per il tipo di aereo prescelto si è riscontrata una assai soddisfacente rispondenza ai seguenti requisiti:

- massima garanzia tecnica e operativa;
- adeguato proporzionamento della capacità di trasporto alle esigenze del traffico;
- possibilità di economico utilizzo fin verso il 1980;
- possibilità di impiego anche per il trasporto di sole merci;
- elasticità di esercizio sia come tipo di traffico che come raggio di azione;
- affinità con i tipi già in linea;
- complementarità ai tipi a reazione già impiegati.

Grazie all'entrata in servizio dei nuovi aerei prima ricordati, l'Alitalia potrà iniziare nei prossimi anni l'esercizio di linee adibite al trasporto di sole merci: a tale riguardo è attualmente in fase di studio la predisposizione di una rete di dimensioni economiche che dovrebbe basarsi sui collegamenti intercontinentali per il Nord America, l'Africa, il Medio e l'Estremo Oriente, con diramazioni in Europa e nel bacino del Mediterraneo.

L'entrata in esercizio del nuovo tipo di aereo a medio raggio consentirà, una volta soddisfatte le esigenze della rete euromediterranea, la progressiva sostituzione dei Viscount, che si concluderà, prevedibilmente, entro il 1969; nel contempo un crescente numero di Caravelle potrà essere trasferito sulle principali rotte nazionali.

Sulla rete nazionale interna gestita dalla società ATI il programma contempla l'entrata in esercizio di cinque nuovi apparecchi a turboelica del tipo Fokker-F27.

Va peraltro ricordato che su tale rete, oltre che su quella interna gestita dall'Alitalia, gli ulteriori sviluppi della flotta appaiono senz'altro influenzati dagli indirizzi di politica aerea che saranno stabiliti dal Governo in sede di programmazione economica nazionale. Al riguardo non va dimenticato che l'esercizio dei servizi interni comporterà, nel corrente anno, per il gruppo Alitalia, un disavanzo valutabile nell'ordine di due miliardi di lire, mentre la sovvenzione statale annua ammonta a 500 milioni di lire ai quali vanno aggiunti altri 250 milioni di contributi da parte di enti locali. È chiaro come, in tali condizioni, ogni ulteriore aumento dei servizi non potrà non accrescere l'onere finanziario a carico delle due compagnie tenuto conto della scarsa remuneratività delle linee esercite.

È quindi auspicabile si avvenga al più presto alla definizione di un adeguato sistema di contributi, commisurato agli oneri che le società sostengono per il conseguimento di obiettivi di interesse generale.

Grazie agli ampliamenti prima ricordati la flotta del gruppo Alitalia comprenderà prevedibilmente, a fine 1969, 87 aerei, di cui 69 a reazione.

Per il 1967 è prevista l'entrata in esercizio di due DC-8 della nuova serie, di un DC-8F, di otto DC-9 e di due Fokker-F27.

Gli investimenti a tutt'oggi definiti nel settore dei trasporti aerei e relativi al triennio 1967-69 — oltre il quale la programmazione non può per ora estendersi in considerazione delle notevoli incertezze ancora esistenti sui nuovi tipi di aerei subsonici di grande capacità che l'industria aeronautica mondiale sarà in grado di offrire — ammontano a 127 miliardi di lire, di cui 55 nel 1967.

IV. — AUTOSTRADE

Sviluppo e prospettive del settore

1. — Nel settore autostradale, le esperienze finora acquisite sembrano confermare la validità delle scelte effettuate con la legge 24 luglio 1961, n. 729.

Appare ormai in tutta la sua evidenza, infatti, il contributo che un ampio e bene impostato sistema autostradale è in grado di dare ad una maggiore integrazione economica e sociale del Paese, nonché ad una più intima saldatura della nostra economia — in un quadro destinato a meglio precisarsi attraverso i trafori alpini e gli allacciamenti ai tronchi autostradali dei Paesi confinanti — con quella del resto del Continente.

Ciò vale soprattutto con riferimento alle zone meno sviluppate del Paese, per le quali i percorsi autostradali in via di realizzazione contribuiscono a rompere definitivamente il perdurante isolamento dai grandi centri nevralgici del nostro sistema economico, traducendosi così in uno dei fattori chiave del loro sviluppo.

2. — La creazione di una rete autostradale costituisce incontestabilmente, anche se si prescinde dalle esigenze connesse all'impetuoso sviluppo della motorizzazione civile, un elemento essenziale di una moderna politica dei trasporti; essa è condizione imprescindibile per una più piena valorizzazione di altre opere infrastrutturali e per la realizzazione di investimenti che, creando nuovi posti di lavoro e nuove fonti di reddito, permettono di accelerare lo sviluppo economico. Va al riguardo sottolineato l'apporto che un moderno sistema stradale è in grado di fornire oltre che all'espansione delle correnti turistiche — che pure dalla disponibilità di rapidi collegamenti tra le frontiere e le zone di attrazione turistica, esistenti o potenziali, traggono impulso a svilupparsi ulteriormente e ad estendersi a nuove aree, tra le più depresse del Paese — anche alla localizzazione di nuove industrie, che dalle condizioni di trasporto stradale risulta condizionata in misura crescente, man mano che dalle industrie di base si passa a quelle di trasformazione e in particolare alle iniziative in settori nuovi, caratterizzate da un elevato valore aggiunto e da forti possibilità di sviluppo.

Non va inoltre dimenticato che le autostrade possono arrecare un duplice contributo all'aumento della produttività nel sistema economico nazionale. Da un canto, ampliando le aree di mercato potenziale delle singole aziende, sono un fattore di stimolo all'aumento delle dimensioni e all'ammodernamento; d'altro canto esse permettono una maggiore valorizzazione di altre infrastrutture di trasporto, per così dire terminali, quali, ad esempio, i porti, che, come già si è fatto osservare, stanno subendo o sono comunque destinati ad affrontare, sul piano mondiale, una profonda trasformazione tecnica, in buona parte collegata a quella in corso nel naviglio.

A questo proposito è opportuno ricordare che, la pratica adozione di nuove tecniche — che investono i sistemi di carico, scarico, imballo e *handling* delle merci, riducendo sensibilmente i costi — è in larga misura subordinata all'adattarsi alle nuove esigenze dei trasporti terrestri, sia ferroviari che stradali. Si tratta cioè di considerare lo sviluppo del settore come l'indispensabile anello di una catena di infrastrutture da cui presumibilmente dipenderà il grado di partecipazione del nostro sistema di trasporti alla rivoluzione tecnico-economica che si va delineando in questo campo. Ciò sottolinea

TABELLA N. 33.

SITUAZIONE DELLA RETE AUTOSTRADALE E CIRCOLAZIONE NEI PAESI DELLA C.E.E. (a)

PAESI DELLA C.E.E.	Rete autostradale al 31-12 1965 Km.	Reddito pro capite al 1963 L. migl.	Circolazione auto veicoli al 31-12 1964 N.	Autostrade per 100.000 auto-veicoli km.	Auto-veicoli per 1.000 abitanti N.	Autostrade per 10.000 kmq. di superficie km.
Belgio	311	741	1.438.900	22	155	102
Francia	658	795	9.748.000	7	204	12
Germania Occidentale	3.378	785	9.645.762	35	167	136
Italia	1.705	428	5.251.658	32	102	56
Lussemburgo	—	791	59.500	—	183	—
Olanda	579	615	1.250.000	46	104	173

(a) Dalla lettura dei dati in tabella si può rilevare che al 31 dicembre 1965, fra tutti i Paesi del M.E.C., l'Italia con 1.705 chilometri di autostrade occupa il secondo posto, venendo subito dopo la Germania Occidentale, che alla stessa data aveva raggiunto i 3.378 chilometri.

Sembra tuttavia opportuno osservare che il minore sviluppo della rete autostradale negli altri Paesi, rispetto all'Italia, è attribuibile in larga misura ad una diversa situazione interna delle rispettive infrastrutture viarie. In tali Paesi, infatti, l'autostrada costituisce solo un più razionale completamento di sistemi viari già altamente sviluppati ed efficienti.

Per l'Italia, di contro, la realizzazione di un sistema autostradale, come è quello in via di ultimazione rappresenta la radicale trasformazione di un sistema di infrastrutture viarie, assolutamente insufficiente a far fronte al ritmo di sviluppo della motorizzazione e dei traffici in generale, sia in relazione a quello verificatosi in questi ultimi anni e sia, soprattutto, a quello prevedibile per il prossimo futuro.

Nell'impostare tale nuovo sistema viario, non si poteva non preoccuparsi di realizzare le soluzioni più avanzate, soprattutto là dove la sfavorevole topografia, che caratterizza la maggior parte del nostro Paese, non consentiva ammodernamenti capaci di arrecare una qualsiasi utilità in termini di efficienza e di sicurezza. E ciò vale soprattutto con riferimento alle regioni centro-meridionali, dove dinanzi alla alternativa di riammodernare la viabilità ordinaria esistente e quindi di ampliarla successivamente, si è preferito orientarsi subito verso la costruzione di nuove grandi arterie di comunicazione, che, per le elevate caratteristiche tecniche, fossero in grado di assicurare, nell'ambito di un sistema di comunicazioni unitario, rapido ed efficiente, il collegamento del Sud con il Nord e d'innestare direttamente i traffici dell'intera penisola con l'Europa continentale.

Occorre comunque ancora osservare che se l'Italia, fra i Paesi del M.E.C., si presenta nelle primissime posizioni per quanto concerne il numero di chilometri di autostrade sino ad oggi realizzati, figura in una posizione più arretrata allorché si passa a confrontare la lunghezza della rete con la superficie del territorio nazionale.

Per ogni 10.000 chilometri quadrati di superficie, infatti, il nostro Paese dispone di 56 chilometri di autostrade, contro i 136 chilometri della Germania Occidentale e inoltre i 173 chilometri dell'Olanda e i 102 chilometri del Belgio. Naturalmente entro il 1970, allorché saranno completati i 4.734 chilometri previsti dalla legge 729, tale valore salirà, così però come si accresceranno i valori relativi agli altri Paesi del M.E.C., i quali dinanzi al rapidissimo sviluppo della motorizzazione e dei traffici stanno impostando vasti programmi di costruzioni autostradali.

l'importanza di un tempestivo, adeguato impegno dei poteri pubblici nella creazione delle necessarie attrezzature sia nei terminali marittimi e ferroviari, sia nella rete viaria ordinaria in cui devono forzatamente transitare, almeno per una parte del percorso, i trasporti che utilizzano le autostrade.

3. — Pur nel più limitato quadro attuale, la rete autostradale in esercizio ha già cominciato a manifestare i suoi primi effetti sul processo di sviluppo dell'economia nazionale.

È fuori di dubbio che, oltre a fornire un prezioso contributo alla risoluzione del problema del congestionamento della viabilità ordinaria, che soprattutto nelle regioni centrosettentrionali ha raggiunto dimensioni estremamente critiche, il sistema autostradale sta dando un vigoroso impulso ai collegamenti fra i vari centri industriali e commerciali della penisola e allo sviluppo di nuove zone industriali situate lungo i suoi tracciati, contribuendo così al progresso economico delle aree meno sviluppate del Paese.

A tal proposito, sembra opportuno sottolineare il ruolo fondamentale svolto dall'Autostrada del Sole per la posizione che essa riveste quale struttura portante su cui sono destinate ad innestarsi tutte le comunicazioni terrestri nord-sud. In essa infatti trovano confluenza sia la Napoli-Bari, sia la Salerno-Reggio Calabria, sia la Bologna-Canosa (Bari); in tal modo le regioni meridionali per la prima volta potranno essere incluse in un unico sistema di traffici rapidi, sicuri ed economicamente efficienti non solo con le regioni del Nord, ma anche, senza soluzione di continuità, con l'intera Europa continentale. Anche se è ancora troppo presto per poter procedere ad un'analisi e, laddove è possibile, ad una misurazione in termini quantitativi di tutti i principali benefici che derivano dalla disponibilità di una rete autostradale quale è quella in via di esecuzione, si può certamente dire che il complesso di economie esterne che essa sarà in grado di produrre non potranno non tradursi in benefici e potenti stimoli ad ogni attività produttiva.

In mancanza, per ora, di tali analisi e misurazioni, l'utilità dell'azione in corso può essere compresa nelle sue dimensioni ricorrendo ad un indice abbastanza significativo: quello dello sviluppo del traffico registrato sui tronchi autostradali già in esercizio.

Basti pensare che nel corso del 1965 sulla sola rete autostradale I.R.I., vale a dire 1.100 chilometri di percorso sui 1.705 chilometri complessivamente aperti al traffico, sono stati raggiunti i 5.650 milioni di veicoli/chilometro, cifra che supera del 72 per cento circa le previsioni formulate agli inizi del 1962.

Per quanto concerne l'Autostrada del Sole, che ha assorbito oltre il 60 per cento del suddetto traffico, l'incremento rispetto alle previsioni è stato pari al 52 per cento, essendosi raggiunti i 3.416.923.605 veicoli/chilometro contro 1.772.617.218 stimati alla stessa data.

Trattasi, com'è d'evidenza, di cifre di per se stesse imponenti, che superando ogni più ottimistica previsione, mentre pongono eloquentemente in risalto il bilancio positivo nell'opera realizzata, dimostrano altresì come la redditività globale, in termini economici e sociali, degli investimenti effettuati nel settore autostradale tenda a manifestarsi in un lasso di tempo assai più breve di quello comunemente sostenuto sia in sede teorica che previsionale.

I predetti incrementi del traffico si sono naturalmente tradotti in aumenti, sia pure men che proporzionali, degli introiti. Questi ultimi, a norma di convenzione, vengono portati in detrazione delle spese di costruzione dell'intera rete, che sono sensibilmente cresciute a seguito sia dell'aumento dei costi unitari, sia dell'introduzione di miglioramenti costruttivi. In tal modo i maggiori costi vengono in parte neutralizzati, sicché risulta ridotto l'incremento dei contributi statali, fissati in misura proporzionale ai costi, cui il Tesoro dovrà far fronte.

A tal proposito giova sottolineare che i costi di costruzione dell'intera rete autostradale di cui alla legge 729, per complessivi 4.734 chilometri, inizialmente stimati in 1.612 miliardi di lire, pari a un costo chilometrico medio di 340 milioni, hanno subito tra il 1961 e il 1964 un incremento di circa il 40-45 per cento, raggiungendo i 2.350 miliardi, cioè in media poco meno di mezzo miliardo di lire al chilometro.

Siffatto incremento è imputabile per la massima parte alle lievitazioni dei costi di mano d'opera e ai miglioramenti qualitativi delle opere, via via introdotti.

Per ciò che concerne in particolare la rete in concessione all'I.R.I., pari a 2.217 chilometri, si può osservare che nello stesso periodo di tempo l'aumento dei costi di costruzione rispetto alla stima iniziale ha raggiunto un ordine di grandezza oscillante intorno al 36 per cento, valore cioè più contenuto di quello registrato su scala nazionale e spiegabile con il più rapido avanzamento dei lavori nei primi anni di concessione, che ha fatto risentire in minore misura gli aggravi di costo successivamente intervenuti (1).

4. — Nella realizzazione del piano autostradale italiano, le partecipazioni statali, come è noto, sostengono il ruolo più impegnativo. Infatti, sui 4.770,3 chilometri realizzati o da realizzare per effetto delle leggi vigenti, al gruppo I.R.I. è stata assegnata una quota di 2.230,6 chilometri, pari cioè al 47 per cento del totale.

Gli sviluppi sino ad oggi conseguiti — 1.100 chilometri di percorso già aperti al traffico — testimoniano lo sforzo non indifferente sostenuto dalle partecipazioni statali nell'espletamento dell'impegno assunto. Grazie, peraltro, ad una adeguata attrezzatura tecnica ed all'acquisizione di una rilevante somma di esperienze in tutti i campi, da quello della progettazione e della costruzione a quello della tecnica del finanziamento e dell'organizzazione imprenditoriale, si è potuto superare un complesso indubbiamente notevole di ostacoli di varia natura.

Anche nel corso del 1965, proprio a causa delle numerose difficoltà di carattere tecnico ed amministrativo su quasi tutte le autostrade i lavori hanno subito sensibili ritardi.

I tronchi che ne hanno maggiormente risentito sono la Canosa-Bari della Napoli-Bari e la Bologna-Faenza della Bologna-Canosa, la cui apertura al traffico, inizialmente prevista per gli ultimi mesi del 1965, è stata rinviata al 1966.

Tuttavia, pur in presenza di siffatte difficoltà, nell'anno in questione vi è stata una sensibile ripresa degli appalti, che nel secondo semestre hanno riguardato 419 chilometri di lavori autostradali.

Anche in dipendenza di questa situazione, nel 1965 è stato aperto al traffico solo il tronco Recco-Rapallo di chilometri 5,6; peraltro, i lavori essendo attivamente proseguiti su tutte le altre autostrade già appaltate, nel 1966 sono già stati aperti al traffico chilometri 180 di nuove autostrade, mentre si prevede che nel corso dell'intero anno entreranno in attività tronchi autostradali per una lunghezza complessiva di chilometri 350 (2). In conseguenza la rete in esercizio salirà dagli attuali 1.100 chilometri ai 1.450 chilometri, pari a due terzi dell'intera rete autostradale in concessione al gruppo I.R.I. La spesa relativa, nel 1966, molto probabilmente si aggirerà intorno ai 119 miliardi di lire.

(1) A seguito degli aggravi intervenuti, i costi medi per chilometro possono essere calcolati con una approssimazione attendibile come segue: dai 300 ai 400 milioni di lire per i tratti in pianura; fra i 400 e i 600 milioni per i tratti in collina; fra gli 800 e i 1.500 milioni per i tracciati in montagna che, in taluni casi, possono raggiungere anche i due miliardi di lire.

(2) Autostrade aperte al traffico nel corso del 1° semestre 1966:

Bologna-Cesena (Bologna-Canosa)	chilometri	83
Napoli-Baiano (Napoli-Bari) ,	»	27
Canosa-Bari (Napoli-Bari)	»	70
		170
Totale.....	chilometri	180

Altre Autostrade che saranno aperte al traffico nel corso del 1966:

Roma-Civitavecchia	chilometri	65
Cesena-Rimini (Bologna-Canosa)	»	22
Bologna-Ferrara (Bologna-Padova)	»	41
Baiano-Avellino (Napoli-Bari)	»	23
Nervi-Recco (Genova-Sestri Levante)	»	11
Albissola-Savona (Genova-Savona)	»	11
		113
Totale.....	chilometri	173

La realizzazione del programma è però a tutt'oggi subordinata all'aggiornamento del piano finanziario che — confermente a quanto disposto nella convenzione — la Società autostrade ha già sottoposto all'approvazione dell'A.N.A.S.

Dalla tempestività con cui verrà risolto tale problema dipende non soltanto la prosecuzione dei numerosi lavori in atto, ma anche l'appalto relativo ai tronchi della Bologna-Canosa per un importo pari a 90 miliardi di lire nel 1966 e a 73 miliardi nel 1967.

Programmi e investimenti

5. — Secondo ragionevoli previsioni — fondate sul presupposto di una chiara e definitiva normalizzazione dei rapporti intercorrenti fra l'I.R.I. e l'A.N.A.S. — il programma autostradale di pertinenza del gruppo potrà essere praticamente condotto a termine entro il 1970 con l'entrata in esercizio, in anticipo sui tempi previsti dalla legge 24 luglio 1961, n. 729, di tutti i rimanenti tronchi autostradali (3).

(3) Prevedibili tempi di esecuzione del programma autostradale del gruppo:

AUTOSTRADE DI NUOVA COSTRUZIONE	Chilometri	Date di apertura al traffico
Como-Chiasso	8	settembre 1967
Genova-Sestri Levante	49	dicembre 1969
Bologna-Padova	127	ottobre 1968
Roma-Civitavecchia	65	dicembre 1966
Napoli-Bari	249	ottobre 1969
Bologna-Canosa	628	ottobre 1970

L'apertura al traffico dei singoli tronchi autostradali, per tratti funzionali, che di norma avviene in anticipo rispetto all'entrata in esercizio dell'intera autostrada, è prevista come segue:

nel 1967:

Como-Chiasso	chilometri	8	
Rivarolo-Nervi (Genova-Sestri Levante)	»	13	
Tangenziale di Bologna (Bologna-Canosa) ...	»	28	
Raccordo di Bari (Napoli-Bari)	»	5	
			chilometri 54

nel 1968:

Ferrara-Padova (Bologna-Padova)	chilometri	86	
Rimini-Ancona (Bologna-Canosa)	»	104	
			» 190

nel 1969:

Avellino-Canosa (Napoli-Bari)	chilometri	124	
Ancona-Vasto (Bologna-Canosa)	»	208	
			» 332

nel 1970:

Rapallo-Sestri Lev. (Genova-Sestri Lev.) ...	chilometri	19	
Raccordo di Ravenna (Bologna-Canosa) ...	»	27	
Vasto-Canosa (Bologna-Canosa)	»	156	
			» 202

Naturalmente, le opere di completamento e di rifinitura potranno protrarsi sino al 1972.

Entro il 1970 saranno anche completate le opere di ammodernamento e raddoppio delle autostrade ex A.N.A.S., già previste nel precedente programma. Gli investimenti relativi di completamento del piano raggiungeranno i 473 miliardi di lire, di cui 118 nel 1967.

V. — TERME

Sviluppo e prospettive del settore

1. — Anche nel 1965 è continuato il processo di ampliamento ed ammodernamento degli impianti di cura e ricettivi delle aziende termali, onde far fronte al progressivo sviluppo di queste attività. Invero, se le presenze presso gli esercizi alberghieri hanno registrato uno sviluppo modesto, pari al 3 per cento, le operazioni curative prodotte dalle aziende E.A.G.A.T. hanno segnato un incremento estremamente sensibile, pari cioè al 16 per cento. Si è così ulteriormente accentuata, nel corso dell'anno, l'importanza relativa dell'attività più propriamente termale.

In proposito occorre osservare che la rapida espansione dell'attività curativa — aspetto indubbiamente positivo — pone in evidenza l'opportunità di un parallelo sviluppo del settore ricettivo-alberghiero, componente essenziale dell'attività termale, poiché un eccessivo ritardo in questo campo potrebbe risultare pregiudizievole per il futuro sviluppo dell'attività di cura. Infatti, nonostante la funzione di stimolo che l'aumento della potenzialità curativa, e quindi della clientela, esercita sulla iniziativa privata, non può farsi assegnamento esclusivo su quest'ultima per assicurare la disponibilità delle necessarie attrezzature ricettive, e, soprattutto, non si può pensare di giungere in tal caso ad una sufficiente coordinazione nello sviluppo dei due settori; da una carenza sotto il profilo qui considerato deriverebbe pertanto una diminuzione dello sfruttamento delle potenzialità produttive e, quindi, dei capitali investiti.

Le aziende termali verrebbero tra l'altro ad essere così private di una cospicua fonte di reddito che potrebbe essere utilizzata per un più rapido risanamento del settore. Non si può infatti dimenticare che gravi rimangono i problemi che l'Ente deve affrontare per risolvere deficienze di varia natura delle aziende controllate. Con ciò si intende far riferimento non soltanto alla vetustà di una parte degli impianti, che debbono essere ammodernati per aumentare la produttività e l'economicità di gestione, ma anche al fatto che gli stabilimenti erano stati in generale concepiti per servire un ristretto pubblico, dotato di larghi mezzi, oggi sostituito in larga parte, ed in sempre crescente misura, da una ben più numerosa clientela mutualistica.

Le esigenze di ammodernamento e rinnovamento degli impianti, derivanti dalla necessità di adattarli alla modificata struttura della clientela, comportano ovviamente notevoli impegni finanziari. Il reperimento delle necessarie risorse presenta peraltro non lievi difficoltà. In particolare va considerato che la gestione delle aziende non consente attualmente, nel complesso, rilevanti margini di autofinanziamento.

È appunto la pratica impossibilità di reperire tempestivamente e ad un costo accettabile i necessari capitali che ha obbligato a posporre l'ampliamento delle attrezzature ricettive, per destinare la quasi totalità dei fondi disponibili allo sviluppo degli impianti di cura, questa essendo la funzione essenziale dell'Ente.

Fine primario del termalismo di Stato è infatti quello di contribuire al miglioramento della salute della popolazione, non solo per i vantaggi sociali che ne derivano, ma anche per i benefici che ciò comporta per l'economia nazionale e per il bilancio degli organismi pubblici di previdenza. Al miglioramento della salute corrispondono infatti sia una diminuzione delle ore lavorative perdute sia un decremento del numero delle pensioni di malattia da erogare e degli esborsi per prestazioni mediche e farmoterapiche. In altri termini, l'attività termale dà luogo alla creazione, a favore del sistema produttivo nazionale e dello Stato, di vere e proprie economie esterne che non è possibile valutare, ma che nondimeno possono considerarsi assai cospicue.

2. — Queste considerazioni, che rendono evidente l'utilità sociale ed economica del servizio termale, mettono in risalto la necessità di un ulteriore sviluppo di questa attività. Peraltro è da ritenere che tale sviluppo non possa aver luogo, se non in misura del tutto insufficiente, senza un aumento del fondo di dotazione, necessario non soltanto per fornire una parte dei mezzi occorrenti, ma anche per ristabilire un migliore equilibrio tra i vari apporti finanziari e per preconstituire una base che renda più agevole il ricorso al credito.

Appunto a difficoltà di finanziamento va attribuito essenzialmente il divario verificatosi nel 1965 tra i programmi di investimento, previsti nell'ordine di 4,6 miliardi di lire, e gli investimenti effettivamente realizzati, pari a solo 1,4 miliardi. Infatti, un'azienda del gruppo non ha potuto perfezionare un mutuo di 1,4 miliardi — sul quale faceva affidamento per l'attuazione del suo programma di investimenti — con la Cassa per il Mezzogiorno, e le altre aziende e l'Ente non hanno avuto la possibilità di ottenere, a tassi convenienti, i mutui necessari alla copertura degli altri fabbisogni di investimento.

Contemporaneamente al raggiungimento di una migliore base finanziaria e all'ammodernamento degli impianti, il gruppo deve provvedere al miglioramento delle sue strutture organizzative, specie in quelle aziende che, strettamente ed a lungo inserite nella pubblica amministrazione, sono caratterizzate da impostazioni organizzative e amministrative non di tipo industriale o, comunque, non rispondenti a concezioni moderne di conduzione. Si tratta di un'azione di lungo periodo, perseguita anche nello scorso anno, che figura tra le condizioni pregiudiziali per il raggiungimento, nel complesso delle aziende, di un grado sufficiente di economicità di gestione.

Programmi e investimenti

3. — Nel 1966 le aziende termali investiranno oltre 3,3 miliardi mentre per il quinquennio 1967-71 sono previsti investimenti per quasi 11 miliardi di lire, di cui circa 5,1 miliardi nel 1967.

Il maggiore impegno finanziario sarà riservato, nel quinquennio, alle aziende di Agnano, Castellammare e Santa Cesarea ove entreranno in esercizio nuovi stabilimenti ma, soprattutto, verranno costruiti nuovi complessi alberghieri. Investimenti rilevanti saranno inoltre realizzati a Chianciano, Salsomaggiore ed alla SALVAR di Merano dove, invece, sarà data la prevalenza all'ammodernamento ed alla costruzione di nuove attrezzature per le cure termali.

Investimenti di minore entità, ma tuttavia suscettibili di elevare notevolmente la potenzialità degli stabilimenti e l'efficienza degli impianti, saranno effettuati ad Acqui, Casciana, Castrocaro, Montecatini, Salice ed alle terme Sibarite.

L'azienda di Recoaro, infine, che, come è noto, svolge la sua attività prevalentemente nel settore dell'imbottigliamento delle acque minerali e bibite, investirà, nel periodo 1967-71, 2,6 miliardi di lire, di cui 0,5 miliardi nel 1967. I programmi della società prevedono, tra l'altro, la costruzione di un nuovo stabilimento per l'imbottigliamento di bibite da realizzare in una zona del Centro-Sud, in relazione al programma di espansione dei prodotti Recoaro sui mercati meridionali.

VI. — CINEMA

Sviluppo e prospettive del settore

1. — La situazione di incertezza, a lungo protrattasi, sulle scelte di politica economica in ordine al sostegno e all'ulteriore sviluppo dell'industria cinematografica, industria che ha un'indubbia importanza per il nostro Paese in relazione all'apporto valutario e all'insieme di contatti culturali e di vita con i Paesi più progrediti, può considerarsi sostanzialmente superata a seguito del recente provvedimento governativo per la cinematografia.

Tale provvedimento (legge 4 novembre 1965, n. 1213) dischiude ragguardevoli possibilità di azione per le imprese a partecipazione statale del settore, specialmente in riferimento alla funzione primaria che esse dovrebbero assolvere nella produzione e distribuzione di documentari e film a carattere educativo, didattico, scientifico, sperimentale, artistico o culturale. In particolare si configurano concrete prospettive di sviluppo della produzione diretta per quanto attiene all'attività cinematografica da svolgere per conto delle amministrazioni statali e, più in generale, del settore pubblico o per circuiti specializzati (università, istituti culturali, ecc.).

2. — Perché le imprese inquadrate nell'Ente autonomo di gestione per il cinema possano adempiere ai compiti ad esse affidati si richiede, in via pregiudiziale, il risanamento di gestioni, cronicamente deficitarie, che sono divenute viepiù preoccupanti.

In particolare va segnalato per Cinecittà lo scompenso fra le dimensioni dell'azienda e una situazione di mercato caratterizzata da una costante contrazione della domanda (in relazione a vari fattori, tra cui la riduzione del fatturato medio per film, l'accentuazione della tendenza alle riprese dal vero, l'aumento delle coproduzioni) a fronte di un'espansione dell'offerta (nuovi stabilimenti, organizzazioni per il noleggio dei mezzi tecnici, piccoli stabilimenti di montaggio, ecc.).

Per quanto riguarda le prospettive di Cinecittà risulta difficile formulare previsioni sufficientemente attendibili essendo la domanda di servizi dei teatri di posa legata a fattori non ponderabili (ad esempio preponderanza degli esterni rispetto agli interni) o difficilmente prefigurabili (quale, ad esempio, una maggiore o minore propensione delle case cinematografiche straniere a realizzare film in Italia).

Notevoli sono anche le difficoltà che deve fronteggiare l'Istituto Luce, per il quale sussistono, peraltro, concrete possibilità di un'espansione delle attività.

Sia per l'una che per l'altra delle due aziende si pone il problema di un adeguato rinnovamento di strutture, impianti ed attrezzature quale premessa per l'acquisizione di un maggior volume di lavoro e, corrispondentemente per una riduzione degli squilibri di gestione. Vi è altresì l'esigenza di assicurare alla società di noleggio recentemente istituita nell'ambito del gruppo cinematografico a partecipazione statale una base sufficientemente solida perché essa possa svolgere efficacemente i suoi compiti di propulsione e sostegno di una qualificata produzione nazionale.

Ciò postula, anche se determinate operazioni hanno creato o realizzeranno le condizioni per una attenuazione delle difficoltà finanziarie del gruppo, che, ad integrazione dei contributi stabiliti dallo articolo 42 della legge n. 1213 del 1965, vengano forniti nuovi apporti delle finanze pubbliche allo scopo di consentire al settore di fronteggiare più agevolmente le esigenze di risanamento finanziario e sviluppare pienamente, nel quadro delle finalità istituzionali, la sfera delle proprie attività.

Programmi e investimenti

3. — In attesa che, sulla base di una sicura previsione delle risorse finanziarie disponibili, si possa procedere alla messa a punto di adeguati programmi di riconversione e di riorganizzazione, l'Ente e le imprese operanti nel settore si impegneranno nella definizione delle misure che più possano assicurare un aumento della produttività ed il conseguimento di economie di gestione (1).

Fra queste misure assume particolare rilievo la realizzazione di collegamenti con Enti pubblici, Pubbliche amministrazioni ed aziende del settore per l'avvio di programmi di produzione e distribuzione cinematografica nei campi di attività degli Enti stessi. Saranno proseguiti gli studi intrapresi sulle alternative che si offrono in ordine allo spostamento della sede di Cinecittà, che è richiesto non

(1) Per poter rispondere in modo coerente ai suoi fini istituzionali l'Ente Autonomo di Gestione per il Cinema ha predisposto un piano di risanamento delle società Cinecittà e Istituto Luce che contempla una progressiva estinzione della massa debitoria, la rivalutazione dei patrimoni immobiliari delle aziende, il contenimento al massimo delle spese di gestione e la definizione dei futuri compiti delle società secondo un programma di specializzazione e integrazione, volto a rendere le due aziende competitive sul mercato nazionale e internazionale e a porre le premesse per una redditività di gestione.

solo da esigenze di riassetto organico-funzionale, ma anche dai vincoli posti dal piano regolatore comunale.

Particolare attenzione sarà altresì dedicata al problema di un più razionale impiego del personale, attraverso una politica di riqualificazione e di redistribuzione all'interno delle aziende affini operanti nell'ambito del settore pubblico.

Gli investimenti effettuati nel 1965 rappresentano valori modesti. Altrettanto si può dire di quelli previsti per il 1966 e per il 1967. Qualora vengano risolti i problemi finanziari del settore, gli investimenti nel corso del quinquennio — nel quadro dei programmi di massima definiti dall'Ente — potrebbero aggirarsi intorno a 5 miliardi di lire, di cui 4 miliardi destinati a Cinecittà e quasi un miliardo ai rinnovamenti tecnologici degli impianti dell'Istituto Luce.

ALTRI SETTORI

1. — Già in precedenti occasioni si è posto l'accento sulla crescente importanza che, nell'ambito delle partecipazioni statali, è venuto assumendo un complesso di attività svolte in settori nei quali esse, fino a pochi anni orsono, erano spesso assenti o in cui la loro incidenza era comunque relativamente scarsa.

La dinamica degli investimenti effettuati nel gruppo delle cosiddette « aziende varie », assai maggiore di quella, pur elevata, dell'intero sistema, è indicativa dell'azione svolta in questi settori dalle aziende a partecipazione statale; essi sono infatti passati da 4 miliardi di lire nel 1957 a 38 miliardi di lire nel 1965, e cioè dall'1,5 per cento al 5 per cento del totale degli investimenti effettuati dal sistema.

Occorre sottolineare che per un lungo periodo le partecipazioni statali hanno concentrato il proprio impegno in un numero relativamente ridotto di settori di importanza fondamentale per lo sviluppo economico del Paese e che solo in epoca più recente si è registrata la tendenza ad ampliare ed arricchire le direttrici di intervento.

Lo sviluppo degli investimenti nelle « attività varie », pur essendo imputabile in parte alla necessità di integrare determinati cicli produttivi o di trasformare gli impianti esistenti per conseguire le riduzioni di costi rese possibili dal progresso tecnico e da ampliamenti nella scala di produzione, riflette essenzialmente un aspetto della progressiva qualificazione dell'apporto che le partecipazioni statali hanno dato in crescente misura per colmare le lacune e gli squilibri del processo di industrializzazione del Mezzogiorno, secondo una direttiva di politica degli investimenti la quale sostanzialmente risale al lontano 1948. In tale anno infatti il Comitato Interministeriale per la Ricostruzione, approvando i programmi di ricostruzione ed espansione del gruppo I.R.I., disponeva che i capitali raccolti dallo Istituto dovessero essere destinati alla ricostruzione, al consolidamento e allo sviluppo delle attività controllate, salvo che nel Mezzogiorno. Ciò significava che in quest'area, pur nei limiti imposti dalla relativa scarsità dei mezzi allora disponibili, potevano essere assunte nuove iniziative, al fine di sollecitarne il processo di industrializzazione. Questa direttiva è stata, come è noto, confermata e resa più impegnativa con la legge del luglio 1957, n. 634, che vincolava le partecipazioni statali a destinare al Mezzogiorno il 40 per cento degli investimenti suscettibili di localizzazione e il 60 per cento delle nuove iniziative. È quindi coerentemente a tale indicazione che le partecipazioni statali sono venute ampliando, di fronte ad esigenze poste in evidenza, soprattutto in questi anni, dalla politica di intervento nel Mezzogiorno, i loro interventi nei settori delle « attività varie ». In effetti oltre l'80 per cento degli investimenti effettuati in detti settori è stato localizzato nel Mezzogiorno; nei prossimi anni tale percentuale si avvicinerà al 90 per cento.

Nello sviluppare queste attività il sistema delle partecipazioni statali si propone di creare aziende non solo economicamente sane, ma altresì rispondenti a linee organiche di intervento. Infatti, i

nuovi settori vengono scelti in modo da permettere, ove possibile, un'integrazione con i cicli produttivi dei settori fondamentali di intervento del sistema e soprattutto in funzione della possibilità di dar luogo ad un'attività indotta, creatrice di nuove potenzialità di sviluppo. Ci si è preoccupati, così, di localizzare nel Mezzogiorno attività produttive caratterizzate da una forte dinamica e suscettibili di contribuire efficacemente alla soluzione di specifici problemi locali dei centri meridionali, che, ovviamente, ne trarranno nuovi impulsi per trasformarsi in veri e propri poli di sviluppo.

È appunto per le considerazioni sopra accennate che gli investimenti effettuati nel Mezzogiorno, al di fuori dei settori fondamentali di attività delle partecipazioni statali, si sono concentrati nelle attività ausiliarie della telefonia, in quelle di conservazione dei prodotti alimentari (che alle prospettive di rapido sviluppo uniscono forti effetti indotti sull'agricoltura, settore base dell'economia meridionale), in quelle cartarie, nella produzione di imballaggi, nella trasformazione della gomma e nel turismo. Alle iniziative in queste attività, tutte in forte sviluppo, si aggiungono quelle concernenti il risanamento urbanistico e la dotazione di infrastrutture, volte a contribuire all'adeguamento delle città meridionali alle nuove funzioni che esse vengono chiamate ad assolvere.

Nel considerare l'apporto che questa politica delle partecipazioni statali arreca al progresso economico del Mezzogiorno sia direttamente, con la creazione di nuove unità produttive, sia indirettamente, con l'aumento dei redditi da esse provocato e, conseguentemente, con le possibilità di sviluppo di iniziative volte a soddisfare l'ampliata domanda, occorre tener presente anche che tale indirizzo rappresenta un contributo alla diversificazione della struttura industriale della regione. È superfluo ricordare che tale obiettivo costituisce un fattore essenziale per lo sviluppo regionale, in quanto l'esistenza di un sistema industriale differenziato consente alle nuove iniziative che si stabilizzano nella regione di fruire di un insieme di economie esterne che ne aumentano la redditività, accrescendo quindi l'efficacia degli incentivi concessi dallo Stato e le possibilità di sviluppo delle aziende.

Inoltre, dato che in questi settori le nuove iniziative vengono generalmente intraprese con la compartecipazione, spesso sostanziale, di gruppi ed imprese private — in grado di fornire importanti apporti tecnico-organizzativi oltre a contributi di capitali — si vengono di fatto a creare altre condizioni atte a favorire lo sviluppo della regione, determinate dall'inserimento nel mercato di tali imprenditori privati, italiani e stranieri.

Nel giudicare gli apporti forniti all'industrializzazione del Mezzogiorno per questa via non deve far velo il valore, a volte relativamente esiguo, degli investimenti realizzati dalle singole aziende operanti in questi settori. Infatti gli investimenti complessivi, nei dati di consuntivo relativi al 1965 (che registrano una lieve flessione rispetto a quanto previsto nella precedente Relazione programmatica, da imputare quasi esclusivamente ad uno slittamento dei programmi per la realizzazione di attrezzature turistiche) superano, nell'insieme del Paese e ancor più nel Mezzogiorno, quelli effettuati in tutti gli altri settori, ad eccezione dei due grandi settori di base (siderurgia e idrocarburi) e dei due principali settori di servizi (telefoni ed autostrade), che, del resto, hanno una ben maggiore intensità di capitale per addetto.

In proposito occorre ancora rilevare che gli investimenti nelle attività varie si caratterizzano per una elevata rapidità di realizzazione: tuttavia, sebbene sia stata avviata nel 1965 l'attività della Cartiera Mediterranea, della S.I.V., della Me.Ca., della Brema e della Frigodaunia, con una conseguente brusca diminuzione degli investimenti in queste aziende, nel corso del 1966 — durante il quale sarà completata l'esecuzione di quelli della Celdit e della Italperga — non si registrerà una diminuzione degli investimenti complessivamente effettuati nel gruppo delle « aziende varie ». Nel 1966 infatti gli investimenti nelle attività considerate nel presente capitolo si prevede ammonteranno a 37,2 miliardi di lire, livello pressoché analogo a quello raggiunto nel 1965 (37,8 miliardi di lire).

I programmi già definiti per i prossimi anni prevedono un'ammontare di investimenti di circa 90 miliardi di lire, rispetto ai 64 miliardi contemplati nella precedente Relazione programmatica. È da notare, peraltro, che per alcune iniziative della SME gli effettivi investimenti potranno risultare sensibilmente superati, anche a seguito del previsto concorso di privati alla realizzazione dei programmi.

ATTIVITA' MANIFATTURIERE (1)

2. — Gli investimenti in attività manifatturiere « varie » raggiungeranno nel 1966 un totale di circa 23 miliardi di lire. Gli investimenti già fin d'ora definiti per i prossimi due-tre anni sono dello ordine di circa 30 miliardi di lire di cui circa 16 miliardi nel 1967. Essi riguardano, prevalentemente, il completamento e l'ampliamento di iniziative già in corso di realizzazione ed un complesso di interventi nel campo della conservazione e distribuzione dei prodotti alimentari.

a) Industria della carta

In questo settore, come è noto, le partecipazioni statali sono presenti con due iniziative promosse tramite la Finanziaria Breda (la Cartiera Mediterranea e la Italperga), con la società Celdit, il cui pacchetto di maggioranza, precedentemente detenuto direttamente dall'I.R.I., è stato affidato, nel 1964, alla SME, e con le cartiere dell'A.T.I.

La Cartiera Mediterranea, che ha iniziato la propria attività nell'ultimo trimestre del 1965, prevede di raggiungere i livelli di regime nel corso del corrente anno, con una produzione che si ritiene supererà le 40.000 tonnellate annue. L' Italperga ha in corso un ampliamento dei propri impianti per la produzione di contenitori per liquidi, ampliamento che si prevede potrà venire ultimato entro il 1966.

La Celdit, presso la quale entrerà in marcia nel 1966 una terza macchina continua con l'annesso impianto di patinatura, conta di raggiungere, entro il 1969, una produzione annua di 60.000 tonnellate — rispetto alle 33.000 tonnellate attuali — con un sostanziale incremento della produttività. Circa un terzo della produzione sarà costituito da carta patinata il cui consumo è in forte espansione.

L'A.T.I., la cui attività in questo settore è esclusivamente in funzione delle necessità dell'Amministrazione dei Monopoli di Stato, ha pressoché ultimato il programma di ammodernamento degli impianti.

Un contributo al rafforzamento della presenza delle partecipazioni statali nel ramo cartario, per il quale si ritiene sussistano favorevoli prospettive di sviluppo, verrà altresì dall'attuazione dei programmi della SME che prevedono l'acquisto a convenienti condizioni di stabilimenti operanti nel settore.

b) Industria del vetro

Nel 1965 ha avuto inizio l'attività dello stabilimento di Vasto della S.I.V., che, una volta raggiunto il pieno ritmo produttivo, potrà considerarsi uno dei maggiori d'Italia per la produzione di lastre di vetro e cristallo. Nel 1966 sono previsti, in relazione ad un aggiornamento dei programmi a suo tempo predisposti dalla Società ed al perfezionamento di alcuni impianti, ulteriori investimenti per 3,2 miliardi di lire.

L'E.F.I.M. ha, inoltre, allo studio la possibilità di nuove iniziative in altri rami dell'industria del vetro che potranno comportare, nel quinquennio 1967-71, investimenti dell'ordine di 5 miliardi di lire, di cui circa 3,5 miliardi nel 1967.

(1) Cfr. la nota 2 a pagina 185.

La società S.A.I.V.O., dell'I.R.I., ha, come è noto, completato nel 1965, nelle sue grandi linee, un programma di razionalizzazione che prevedeva, oltre alla graduale eliminazione dei sistemi di produzione a carattere più strettamente artigianale, l'ammodernamento dei settori del mosaico vetroso e del vetro pressato ed una più adeguata utilizzazione della capacità produttiva del settore del vetro cavo meccanico mediante, fra l'altro, l'installazione di una nuova linea per la produzione di calici. La realizzazione di detto programma non ha, peraltro, prodotto i risultati economici sperati, soprattutto perché la persistente crisi edilizia ha portato ad una marcata diminuzione delle vendite in vetro pressato. La società ha, pertanto, provveduto ad un aggiornamento dei propri programmi, che, oltre a miglioramenti tecnici della catena di produzione dei calici, nella quale si erano manifestate alcune difficoltà, prevede l'avvio di nuove produzioni che consentano di utilizzare convenientemente la maggiore capacità produttiva raggiunta nel settore del vetro pressato.

c) Produzione di materiale elettrico

Le iniziative delle partecipazioni statali in questo campo, ed in particolare quella della SME, sono soprattutto collegate ai vasti programmi del settore telefonico, segnatamente per quanto concerne lo sviluppo del servizio nelle regioni meridionali.

La società Alfacavi (in cui la SME detiene una partecipazione del 60 per cento) ha in programma, oltre a lavori di sistemazione dello stabilimento di Quattordio (Alessandria), il completamento del nuovo stabilimento di Airola (Benevento) per la produzione di cavi elettrici e telefonici. L'avvio dello stabilimento è in programma entro il primo semestre del 1967, con un lieve slittamento rispetto a quanto precedentemente previsto. Il livello di regime dovrebbe essere raggiunto entro il 1969, con un fatturato annuo di circa 2 miliardi di lire ed una occupazione di 150-180 unità.

La società Me.Ca. — promossa dalla INSUD — ha avviato alla fine del 1965 l'attività di alcuni reparti nello stabilimento di Giovinazzo (Bari) destinato alla produzione di cavi elettrici isolati: il completamento degli impianti avverrà entro il 1966. Lo stabilimento avrà una potenzialità di 200.000 chilometri di cavi all'anno e assorbirà circa 300 addetti.

La Società Elettrografite Meridionale, anch'essa promossa tramite la INSUD per la produzione di elettrodi di grafite, ha definito il progetto del proprio stabilimento che verrà costruito a Caserta e comporterà un investimento complessivo di circa 6,2 miliardi di lire.

d) Industria di trasformazione della gomma

La società Brema — che, com'è stato annunciato nella precedente Relazione programmatica, ha iniziato nel 1965, nello stabilimento di Modugno (Bari), la produzione di pneumatici — prevede di arrivare in breve tempo alla piena utilizzazione della propria potenzialità produttiva, la quale potrà essere ulteriormente accresciuta in relazione all'evoluzione del mercato.

Nel corso del 1965 è stata realizzata l'immissione nella società di un nuovo socio americano (Firestone), che è rappresentato nel consiglio d'amministrazione pariteticamente con la Società G.I.S. (Società Italiana Gomma), appositamente costituita dalla Finanziaria Breda e dal Gruppo Manuli.

Il completamento della prima fase del programma della società, aggiornato rispetto alle precedenti previsioni, comporterà investimenti per 1,1 miliardi di lire nel 1966 e 1,6 miliardi di lire nel 1967; alla fine di quest'ultimo anno l'occupazione della società si ritiene potrà raggiungere le 450 unità.

e) Industria della conservazione e trasformazione dei prodotti agricoli (2)

È, questo, uno dei settori principali verso cui, come segnalato in precedenti documenti, sono indirizzate le nuove linee di intervento delle partecipazioni statali.

In effetti sono state avviate o si stanno predisponendo in questo campo un complesso di importanti iniziative impostate nel quadro di programmi che tengono opportunamente conto delle esigenze di integrazione verticale che per note ragioni tecniche ed economiche condizionano la validità di interventi nel settore.

Le partecipazioni statali sono attualmente presenti con iniziative in atto o allo studio del gruppo SME e dell'E.F.I.M. Nel 1965 la Surgela, che fa parte del primo di questi due gruppi, ha raggiunto (3), nel proprio stabilimento di Porto d'Ascoli, una produzione di circa 2.000 tonnellate, pari a oltre un quarto della produzione nazionale di ortofruttili surgelati.

Per quanto riguarda il gruppo E.F.I.M. va ricordato che è entrato in esercizio lo stabilimento di Foggia della Frigodaunia, destinato a produrre 3.000 tonnellate annue di surgelati, il quale sta sviluppando la propria organizzazione commerciale sia in Italia che all'estero.

Le prospettive del ramo consentono, peraltro, di prevedere, anche sulla scorta dell'esperienza di altri Paesi che ci hanno preceduto nell'avvio di queste nuove tecniche di conservazione, una rapida espansione dei consumi, che potranno raggiungere in un decennio quasi 150.000 tonnellate di prodotti surgelati.

Merita poi di essere sottolineato che lo sviluppo della surgelazione riveste un particolare interesse per le regioni meridionali, dove, a differenza di altre regioni, gli impianti relativi a tale attività possono essere utilizzati con limitate soluzioni di continuità, dato che la produzione ortofrutticola del Mezzogiorno, in relazione all'andamento climatico, si estende per molti mesi, anche in quei periodi, quindi, durante i quali le produzioni fresche nei paesi del Mercato Comune sono assai scarse. In tale contesto, l'E.F.I.M. ha in corso di studio nuovi progetti per costruire altri centri di surgelazione nell'Italia Meridionale in collaborazione con Enti ed organizzazioni agricole di notevole importanza. A sua volta la Surgela prevede di elevare la capacità produttiva dello stabilimento di Porto d'Ascoli a 3.000-3.500 tonnellate, livello massimo compatibile con le limitazioni poste dalla ubicazione degli impianti. La SME ha posto altresì allo studio la realizzazione di due nuovi stabilimenti che verrebbero approvvigionati con produzioni di aziende agricole da essa controllate. Attraverso la sua consociata SEBI, proprietaria di quattro tenute in provincia di Foggia, Lecce e Cosenza per complessivi 1.300 ettari, la SME prevede infatti di sviluppare l'attività nel settore agricolo e di investire, per acquisti e trasformazioni fondiari, 0,9 miliardi di lire nel 1966 e 1,7 miliardi di lire nel successivo triennio 1967-69.

Sempre nel campo dell'industria alimentare la SME prevede l'assunzione di ulteriori partecipazioni per un importo di 3,2 miliardi nel 1966 e 4,8 miliardi negli anni successivi.

Va tenuto presente che lo sviluppo della nuova linea di intervento considerata in questo paragrafo richiede un notevole impegno tecnico-organizzativo, specialmente per quanto concerne la catena di distribuzione. Anche in considerazione di ciò si ravvisa l'opportunità di appropriate forme di coordinamento e integrazione delle iniziative pubbliche nel settore in questione.

Per quanto concerne la Società Maccarese, è da segnalare il rallentamento intervenuto, a causa dei danni subiti nel corso del 1965 per le avverse condizioni atmosferiche, nell'attuazione del piano di riorganizzazione strutturale e culturale tendente al risanamento economico dell'azienda.

(2) Sono considerate in questo paragrafo anche le attività integrate o collegate con il settore della conservazione dei prodotti alimentari e quelle della società Maccarese.

(3) Secondo i dati dell'Istituto Italiano Alimenti Surgelati la produzione nazionale di ortofruttili surgelati è stata, nel 1965, pari a 7.100 tonnellate, l'importazione pari a 900 tonnellate e l'esportazione pari a 3.000 tonnellate. Il consumo interno ha quindi raggiunto le 5.000 tonnellate. Per quanto concerne il consumo complessivo di alimenti surgelati — ivi compreso, quindi, il pesce, il pollame e i precucinati — esso è stato, nel 1965, pari a 14.000 tonnellate.

In merito ai programmi nel settore della distribuzione è da segnalare che la SME ha avviato, nel corrente anno, in collaborazione con un'impresa già affermata nel ramo, la realizzazione di un certo numero di supermercati, in particolare nel Mezzogiorno, che si dedicheranno prevalentemente alla vendita di prodotti alimentari. Un'organica azione in tale campo si inquadrerebbe in un indirizzo formulato già nell'ottava Relazione programmatica, in cui si menzionava l'opportunità di un inserimento nel settore della distribuzione, con organismi operativi di adeguate dimensioni atti a contribuire all'affermarsi nel settore — la cui produttività è notoriamente assai ridotta e lontana da quella raggiunta in altri paesi economicamente avanzati — di forme organizzative più razionali. È in effetti auspicabile che l'evoluzione della distribuzione verso strutture più efficienti valga a contrastare la nota tendenza ad un andamento a forbice dei prezzi all'ingrosso ed al minuto, a limitare gli aumenti del costo della vita e, per tal via, ad agevolare l'opera di contenimento delle pressioni inflazionistiche. Per i programmi del gruppo SME in questo campo sono già contemplati investimenti per circa 8 miliardi di lire, di cui 2,3 miliardi nel 1967.

f) Industria per la lavorazione e conservazione di prodotti ittici

La situazione aziendale del Centro Ittico Tarantino Campano, società del gruppo E.A.G.A.T., è venuta normalizzandosi nel 1965 a seguito della riconsegna al « Centro » dell'Azienda del Mar Piccolo che, per le note vicende, aveva dovuto subire due anni di gestione giudiziaria. Questa azienda, che nell'ambito delle similari è di rilevanti proporzioni e dà lavoro attualmente, con rapporto continuativo, ad oltre 220 unità, prevede una notevole espansione e razionalizzazione della propria attività produttiva.

La ricomposizione della struttura aziendale ha permesso altresì al « Centro » di predisporre un più dettagliato piano di ampliamento delle proprie aziende (quella del Mar Piccolo, di cui si è detto e quelle dei laghi Fusaro e Miseno) e la formulazione di più esatte previsioni di investimento.

Le opere di maggiore rilievo consisteranno soprattutto nella costruzione di un moderno stabilimento per la depurazione dei molluschi, nell'acquisto di natanti ed automezzi per il loro trasporto, nella costruzione di casette ricovero lungo il litorale e, infine — iniziativa, questa che comporterà il maggior onere di spesa — la costruzione ex novo di una valle di pesca nel Mar Piccolo di Taranto.

Gli investimenti complessivi previsti per il quinquennio 1967-71 ammontano a 0,8 miliardi di lire, di cui 0,2 nel 1967.

SERVIZI

3. — Gli investimenti nelle attività di servizio comprese in questo capitolo ammonteranno nel 1966 a 14,3 miliardi di lire. I programmi già definiti per i prossimi anni comporteranno una spesa dell'ordine di 60 miliardi, di cui oltre 14 miliardi nel 1967.

a) Turismo

In questo settore, il cui sviluppo costituisce uno dei temi di maggior interesse in una politica di sollevamento economico delle regioni meridionali, le partecipazioni statali stanno predisponendo o hanno allo studio una serie di iniziative, alcune delle quali di notevoli dimensioni.

Come è noto, l'E.N.I. ha avviato la realizzazione in Puglia del Centro Turistico del Gargano, ove è stata portata a termine la costruzione di una parte delle infrastrutture ed è già in attività un grande albergo.

Nel gruppo I.R.I., e più precisamente presso la SME, sono allo studio alcune iniziative — come la creazione di catene di motels lungo le autostrade — che si affiancheranno alle attività sorte in Sardegna ad opera della Società Parabola d'Oro ed in Sicilia ad opera della S.G.A.S.

L'E.F.I.M. sta definendo un vasto programma che richiederà un notevole impegno finanziario e che, anche per tale motivo, comporta un ponderato esame nella scelta degli insediamenti (villaggi, cittadine turistiche, gruppi alberghieri, ecc.) e delle soluzioni relative alle gestioni. È previsto che alla realizzazione delle iniziative dell'Ente collaborino altri gruppi qualificati italiani ed esteri e si confida sull'apporto finanziario della Cassa per il Mezzogiorno, soprattutto per quanto riguarda i lavori infrastrutturali. Nel quadro di tali progetti l'E.F.I.M. ha provveduto, intanto, ad una prima iniziativa acquistando un comprensorio sulla costa tirrenica della Calabria, ed ha in corso trattative con altre società per combinazioni riguardanti località delle coste tirreniche, joniche ed adriatiche.

b) Industrializzazione edilizia e sviluppo urbanistico

Il processo di industrializzazione in atto nelle regioni meridionali pone, con sempre maggiore evidenza, il problema di sviluppi urbanistici idonei sia a far fronte alla crescente domanda di abitazioni, connessa all'afflusso di popolazione nelle zone metropolitane, sia a risanare strutture urbane in gran parte inadeguate o carenti.

In considerazione di ciò si è ritenuto opportuno che le partecipazioni statali intervenissero nel settore con iniziative, anche di grande impegno, volte a contribuire alla creazione di centri residenziali e allo sviluppo di adeguate infrastrutture viarie. Naturalmente il concorso delle partecipazioni statali non potrà attuarsi che nel rispetto delle esigenze di una economicità di gestione.

Nel quadro di tale orientamento la SME ha acquistato una partecipazione del 50 per cento nella Società Beni Stabili Taranto in vista della realizzazione a Taranto, nel corso del decennio 1966-75, di un centro direzionale residenziale e commerciale, per un complesso di 12.000 vani. Analoga iniziativa urbanistica la SME sta predisponendo a Napoli — attraverso una partecipazione da essa acquisita nella società Mededil — nell'ambito di un progetto di sviluppo edilizio nell'area del nuovo centro direzionale.

Gli esborsi attualmente previsti dalla SME per queste due iniziative sono di 5,6 miliardi nel 1966 e di 6,3 miliardi nel triennio successivo; a tale spesa corrisponderà, peraltro, un investimento complessivo dell'ordine di 40 miliardi.

Nelle linee di intervento delle partecipazioni statali nel settore edilizio si colloca altresì un'iniziativa sorta (nel gennaio del corrente anno) sulla base di una partecipazione paritetica dell'I.R.I. e dell'E.F.I.M.: la Società per lo sviluppo dell'edilizia industrializzata-Edina, che, oltre alla valorizzazione ed utilizzazione delle proprietà immobiliari dei due Enti fondatori, si propone di contribuire a risolvere, in collaborazione con i Comuni interessati, le difficoltà che possono frapporsi alla realizzazione dei piani delle zone destinate dalla legge 167 all'edilizia economica e popolare, nonché di promuovere la realizzazione di programmi a carattere urbanistico ed edilizio in accordo e nell'interesse di enti pubblici.

L'interessamento delle partecipazioni statali nella risoluzione dei complessi problemi dello sviluppo urbanistico è indirizzato anche, come si è fatto presente precedentemente, verso il sistema di collegamenti tra i centri urbani e la grande rete viaria nazionale.

L'I.R.I. ha recentemente costituito, in compartecipazione con la SME e con il Banco di Napoli, la società Infrasad. Primo e fondamentale impegno di questa società sarà la realizzazione della cosiddetta « Tangenziale » di Napoli, cioè di un raccordo autostradale che, partendo dalla Domiziana, collegherà, passando ad est del Vesuvio, l'Autostrada del Sole alla Pompei-Salerno. La nuova arteria, oltre ad assicurare i collegamenti a lungo raggio tra i poli estremi della città, porterà indubbi benefici al traffico gravitante sul comprensorio delle aree di nuova industrializzazione previste dal Consorzio per lo sviluppo industriale di Napoli.

Merita infine di essere ricordato come il Ministero delle partecipazioni statali abbia da tempo posto allo studio — ed altresì richiamato su ciò l'attenzione degli enti di gestione — misure atte a promuovere un processo di industrializzazione dell'edilizia, che deve ritenersi indispensabile per sostenere in futuro — quando, come è probabile, si registreranno carenze nell'offerta di mano d'opera — un adeguato sviluppo delle costruzioni.

Le partecipazioni statali sono attualmente presenti nel campo dell'edilizia industrializzata con la Soprefin del gruppo I.R.I. — che ha già realizzato numerosi edifici industriali e per uffici con strutture in acciaio — e con la Nuovo Pignone dell'E.N.I., che ha prodotto — quasi esclusivamente per le necessità del gruppo — villini e chioschi in prefabbricati leggeri di metallo e plastica. A queste due società si è aggiunta, recentemente, la O.T.E. del gruppo E.F.I.M., che, come accennato nella precedente Relazione programmatica, ha per scopo la progettazione generale ed esecutiva nel settore delle costruzioni. La società, che ha completato la propria organizzazione sul piano tecnico, industriale ed amministrativo, ha avviato importanti trattative per progettazioni in Italia e all'estero.

c) Locatrice Italiana

La società, che opera nel settore della locazione a medio termine dei beni d'investimento (*leasing*), superata la fase di studio e di preparazione ha potuto concludere, nel corso del 1965, i primi contratti, che hanno determinato investimenti per 0,4 miliardi di lire. È previsto che nel corso del 1966 gli investimenti connessi a tale attività segneranno un ulteriore incremento.

Le prospettive, già ritenute favorevoli nello scorso anno, appaiono suscettibili di interessanti sviluppi in relazione sia al superamento delle avverse condizioni congiunturali sia al progressivo affermarsi anche in Italia di questa nuova forma per l'equipaggiamento tecnico di iniziative industriali.

d) Circumvesuviana

La società, avendo portato a termine nel 1965 il programma nel settore delle autolinee, ha dato avvio nel 1966 ai lavori per il raddoppio del tronco Barra-Torre del Greco.

Il piano di ammodernamento degli impianti fissi e del materiale rotabile della società, dopo essere stato approvato sul piano tecnico dall'apposita Commissione interministeriale, è attualmente oggetto di esame presso il Ministero dei trasporti, in vista dell'inserimento di opere suppletive e di un necessario aggiornamento dei prezzi. L'importo complessivo è attualmente previsto in 20 miliardi di lire. Giova peraltro ribadire ancora una volta l'esigenza di un provvedimento che eviti alla società di dover sopportare i gravi oneri cui essa andrebbe incontro attuando il piano in base alla legislazione vigente. Ci si riferisce, oltre che ai rischi connessi all'emergenza di costi di costruzione non contemplati in sede di approvazione iniziale del piano, all'inadeguato tasso d'interesse oggi riconosciuto sui finanziamenti necessari per l'esecuzione della parte del piano non ammessa a contributo e, soprattutto, al meccanismo di revisione della sovvenzione, che, nell'assetto attuale, consentirebbe due soli adeguamenti per tutto il residuo periodo di 26 anni di durata della concessione.

Sempre nel corso del 1966 dovrebbe essere approvato, in sede parlamentare, lo stanziamento integrativo (2,5 miliardi di lire) destinato al completamento del raddoppio della Barra-Torre del Greco.

In attesa dell'emanazione di tali provvedimenti, la società ha limitato il proprio programma alla prosecuzione di lavori di raddoppio del tronco Barra-Torre Annunziata e alle opere ritenute indilazionabili: gli investimenti previsti per il biennio 1967-68 ammontano a 1,2 miliardi di lire, di cui 0,8 nel 1967.

e) Napolgas

La Napolgas, del gruppo SME, che, come è noto, produce gas per usi civili e gestisce la relativa rete di distribuzione a Napoli, ha registrato, nel corso del 1965, un'ulteriore espansione della propria attività. Il numero delle utenze è, infatti, passato da 163.851 del 1964 a 170.558 nel 1965 con un incremento percentuale del 4,1 per cento.

La società, nell'aspettativa di un rinnovo della concessione — che scadrà nel corso del 1967 — da parte del Comune di Napoli, ha elaborato un piano di investimenti, da attuarsi nel periodo 1966-69, per complessivi 7,5 miliardi di lire.