

enU

CONSTRUCCION ARQUITECTURA URBANISMO

CRISIS A LA ITALIANA



OPPIA LA RIVOLTA
CONTRO IL CAROTELEF.

**NON PAGHIAMO
LA BOLLETTA**

come i sindacati a Torino e Venezia



BASTA CON LE
RAPINE
CONTRO LE MASSE POPOLARI
DIFENDIAMO
IL NOSTRO SALARIO
PAGHIAMO NOSTRE
TARIFFE ELETTRICHE a 507
in PIU' per i LOTTATORI con NO FORCA





está en venta en las siguientes librerías:

BADALONA

Librería Al Vent

BARCELONA

Librería Abac
Librería Atepill
Librería Andell
Librería Ancora y Delfín
Librería Argos
Librería Athos
Librería Augusta
Librería Aulia
Librería Bastinos
Librería Blanquerna
Librería Los Becerroles
Librería Bernard
Librería Bosch
Librería Cabo Creus
Librería Casulleras
Librería Carrogio
Librería Casa del Llibre
Librería Central Cooperativa
Librería Cinc d'Oros
Librería Claris
Librería Condal
Librería Dalia
Librería Di-Di
Librería Dolorina Orsola
Librería Drugstores-David
Librería Elite
Librería Estel
Librería Europaper
Librería Francesa
Librería Harvard
Librería Herder
Librería Hogar del Libro
Librería Janua
Librería Imart
Librería Iruita
Librería Isla del Tesoro
Librería J. M. C.
Librería Les Punxes
Librería Leteradura
Librería Marimón
Librería Martínez Pérez
Librería Montserrat
Librería Occidente
Librería Olmos
Librería Pastor
Librería Planeta
Librería Platón
Librería Porter
Librería Proa

Librería Scriba
Librería Tahull
Librería Trento
Librería Viceversa
Quiloso Athenium
Suministros Escolares

BILBAO

Librería Herriak
Vda. de Cámara
Librería Universal

BURGOS

Librería Mainel

CASTELLON

Librería Surco

CORDOBA

Librería Agora

EL FERROL

Librería Helios

GERONA

Librería Gell
Librería Pla y Dalmau

GRANOLLERS

Librería La Gralla

IGUALADA

Librería Gassó

LA CORUÑA

Librería Agora
Librería Araujo
Librería Atenas
Librería Mollist

LAS PALMAS

Librería Lara
Librería Rexacha

LERIDA

Librería Urriza

LUGO

Librería Alonso

MADRID

Librería Antonio Machado
Librería Centro Press
Librería Espasa y Calpe
Librería Estudio
Librería Fuentetaja
Librería Marcial Pons
Librería Miessner
Librería Oxford
Librería Porrua
Librería Visor

MANRESA

Librería Xipell

MATARO

Librería Cap Gros

MURCIA

Librería Demos

ORENSE

Gráficas Tanco
Librería La Región

OVIEDO

Gráficas Summa

PALMA DE MALLORCA

Librería Eresso
Librería Mallorca
Librería Tous

PAMPLONA

Librería Andrómeda
Librería El Bibliófilo
Librería Gómez
Librería Médico Técnica

PONTEVEDRA

Librería Luis M. Gendra

REUS

Librería Gaudí

SABADELL

Librería Arc
Librería Hogar
Librería Sabadell

SAN SEBASTIAN

Librería Internacional
Librería Lagun
Librería Ramos
Librería Servan
Librería Ubiria

SANTANDER

Librería Estudio
Librería Hispano Argentina
Librería Puntal

SANTIAGO DE COMPOSTELA

Librería Carballeda
Librería El Toral
Librería Libredón
Librería Porto

SEVILLA

Librería Al-Andalus
Librería Antonio Machado
Librería Fulmen
Librería Reina Mercedes
Librería Sanz

TARRAGONA

Librería Rambla

TERRASSA

Librería Grau

TORRELAVEGA

Librería Puntual-2

VALENCIA

Librería Ausias March
Librería Concret
Librería Dau al Set
Librería Lauria
Librería Tres i Quatre

VALLADOLID

Librería Amadis
Librería Villalar

VIGO

Librería Cervantes
Librería Librouro

ZARAGOZA

Librería General
Librería Pórtico-2



cau

CONSTRUCCION ARQUITECTURA URBANISMO

31

Director Carles Oliver Cornet

Jefe de Redacción Jaime Aznar

Secretaría Redacción Montserrat Alemany
y Margarita Latorre

Consejo de Redacción Carles Oliver
Jaime Aznar Rafael Pradas
Joaquim Sempere Carles Teixidor

Colaboradores Oriol Bohigas Mercè Sala
Rafael Senra Biedma Manuel J. Campo
Joan Gay

Diseño gráfico Albert Ferrer

Fotografía Archivo

Suscriptores José Luis Rojo

Exclusivas de Publicidad Miguel Munill
Balmes 193 1.º 4.ª Barcelona 6

Composición mecánica Fernández

Fotolitos Roldán

Impresión Román

Realización técnica KETRES (223 32 34)

Redacción Distribución y Suscripciones
CAU/Balmes 191 6.º 4.ª (228 90 14)
Barcelona 6

Suscripciones España (1 año) 500 ptas.
Extranjero (1 año) 12 \$

Números sueltos España 100 ptas.
Extranjero 2,40 \$ (envío incluido)

Los números anteriores a la fecha de venta
o suscripción sufren un recargo del 40 %.

Los trabajos publicados en este número
por nuestros colaboradores son de su
única y estricta responsabilidad.

En cumplimiento de lo dispuesto en los
artículos 21 y 24 de la Ley de Prensa
e Imprenta, el Colegio Oficial de
Aparejadores y Arquitectos Técnicos
de Cataluña pone en conocimiento de los
lectores los siguientes datos:

Junta de Gobierno / Presidente: José Miguel
Abad Silvestre. Secretario: Josep Mas Sala
Contador: Francisco Javier Llovera Sáez.
Tesorero: Carlos Puiggros Lluelles.

CAU ES UNA PUBLICACION DEL
COLEGIO OFICIAL DE APAREJADORES Y
ARQUITECTOS TECNICOS DE CATALUÑA
(DEPOSITO LEGAL: B. 36.584-69)



Agradecemos a nuestros compañeros de
la revista CITTÀ CLASSE
su amabilidad al cedernos diversos
documentos gráficos para su
reproducción en CAU.

CRISIS A LA ITALIANA

SUMARIO

MAYO / JUNIO

1975

2	GUIA DE ANUNCIANTES
31	Presentación
32	EN PLENA CRISIS Paolo CECCARELLI / Maurizio MARCELLONI / Manlio VENDITELLI
34	I. EL MODELO DE DESARROLLO
34	Desequilibrios regionales y desarrollo económico: el caso italiano Bernardo SECCHI
42	Los nuevos aspectos de la cuestión meridional Francesco INDOVINA
52	Informe «Cassa» para la Italia meridional
53	Informe sobre los proyectos especiales
54	II. EL CAPITAL PUBLICO
54	La intervención del estado en la actividad económica en Italia Franco FERRAROTI
59	Informe Capital industrial y capital financiero: las «Participaciones Estatales»
61	Informe Regiones y descentralización política y administrativa
64	III. LA TRANSFORMACION DEL TERRITORIO
64	Algunas características sociales y económicas de la estructura urbana italiana
	Guglielmo LISANTI
70	Informe Emigración y conflictos sociales
72	La política de los transportes: autopistas y ferrocarriles Guglielmo ZAMBRINI
78	Planes e intervenciones turísticas Giusa MARCIALIS
84	Informe Los agentes del sector turístico
86	El desarrollo económico italiano y la degradación del medio ambiente Marcello CIRI
94	IV. ESTRUCTURA URBANA, VIVIENDA Y MOVIMIENTOS URBANOS
94	Estructura urbana, integración y luchas Maurizio MARCELLONI
100	Informe El «PRG» de Roma y su gestión
101	Informe Sobre política urbanística
103	GUIA DE ANUNCIANTES



Fregaderos PRACTIC: ...Mejores con las cuentas en la mano.

¡Claro! Porque además de su indiscutible calidad, y de su óptimo resultado (las amas de casa podrían contarle muchas cosas de su duración, de su fácil limpieza y de su agradable estética), los fregaderos PRACTIC de acero inoxidable son más baratos.

¡Como lo oye! A base de ajustar costos en la fabricación, y siempre pensando en

el constructor, PRACTIC puede permitirse el lujo de ofrecer sus fregaderos con un precio que a buen seguro ha de sorprender a quien no lo haya conocido hasta ahora.

¿Va a desperdiciar esta oportunidad? ¡Instale fregaderos PRACTIC! Si son buenos para el ama de casa... mejores son todavía para su economía.



Gracias por su confianza

VDA. DE GABRIEL MARI MONTAÑANA
Ctra. Barcelona, 50. MELIANA (Valencia)



aceros REA



¡ahora! **R-MORTER**

mortero preparado
que elimina todos
los problemas del
revoque

- Impermeabilidad
- Sin posibilidad de grietas
- Sin desconches
- Sin fisuras en los empalmes
- Mezcla homogénea prefabricada
- Granulometría y calidad de áridos
- Fácil puesta en obra

Del saco a la
obra sin problemas



texsa

Pasaje Marsal 11 al 13. Tel. 331 40 00 *- Barcelona

UN CEMENTO ESPECIAL PARA CADA USO



Blanco
**Gres de Valls,
el duro que nunca cede**

El nuevo GRES DE VALLS es un producto nuevo de verdad. He aquí una característica singular: su resistencia de 410 Kg/cm., es muy superior a la de los materiales convencionales. Con inferior espesor y peso, aguanta más. Sólo ventajas.



Gres de Valls

ULTIMA CREACION DE AZULVALLS

AHORRE LA MITAD. BANCA CATALANA PONE EL RESTO

El sistema es muy sencillo. ¿Verdad que usted ahorra una cantidad fija cada mes pensando en algo concreto?

Hasta puede que haya calculado el tiempo aproximado que tendrá que estar ahorrando. Pues bien: Confíenos sus ahorros periódicos desde hoy mismo y cuando haya llegado a la mitad de lo que necesita pídanos un crédito por el resto.





PRETENSAR UN FORJADO



ES MAS BARATO QUE ARMARLO



**Y MAS SENCILLO
PUES SE NECESITA
MUCHO MENOS ACERO**



Y MAS RAPIDO



**PERMITE AUMENTAR LOS VANOS
Y QUITAR PILARES**



Y COMPENSAR FLECHAS

**ES EL SISTEMA DE CONSTRUIR MAS EXTENDIDO EN U.S.A. Y OTROS PAISES,
YA QUE OFRECE UNA SOLUCION TECNICA Y ECONOMICA
QUE SOLO EL PRETENSADO PUEDE CONSEGUIR.**

CENTRO DE TRABAJOS TECNICOS, S.A.

Consejo de Ciento, 304 • 2.º • 1.ª

Tel. 3184700 • BARCELONA-7 • Cables CETEC • Telex: 52019

**Centro de Trabajos Técnicos, S.A. Consejo de Ciento, 304, 2.º, 1.ª
BARCELONA-7**

- ☐ DESEO RECIBIR PERIODICAMENTE SU PUBLICACION «NOTICIAS» STRONGHOLD.
- ☐ Ruego me envíen su Boletín de Cálculo CTT.
- ☐ Ruego la visita de uno de sus técnicos especialistas, para recibir asesoramiento y colaboración sin compromiso alguno.

Nombre Título

Empresa

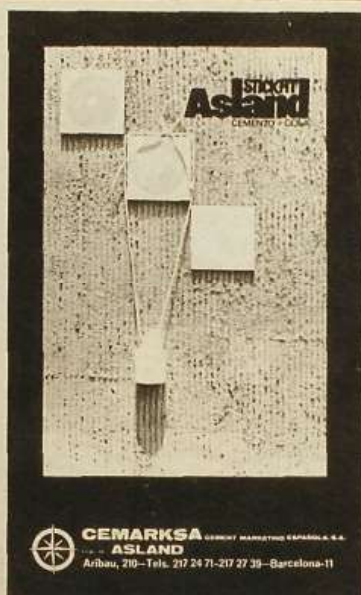
Dirección Teléfono

Ciudad País

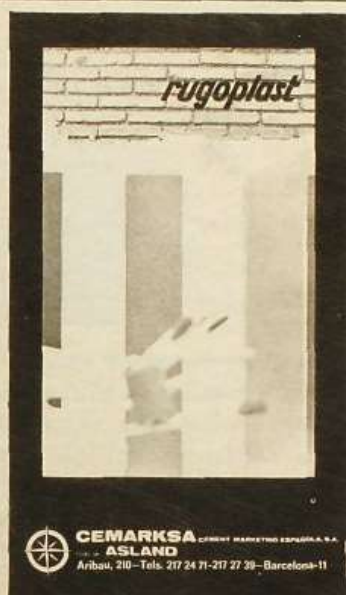
ESTOS SON NUESTROS PRODUCTOS



**pasta autoniveladora
para pavimentos**



**cemento - cola para
exteriores e interiores**



**revestimiento plástico
impermeabilizante**



**pintura-cemento
impermeabilizante
idónea para estucar**



**recubrimiento
impermeabilizante
y decorativo**



**cemento portland
de color**



CEMARKSA CEMENT MARKETING ESPAÑOLA, S.A.
FILIAL DE **ASLAND**

Aribau, 210—Tels. 217 24 71-217 27 39—Barcelona-11



Rocalla y el recubrimiento de la terminal ferroviaria y "tapiz rodante" del Aeropuerto de Barcelona.

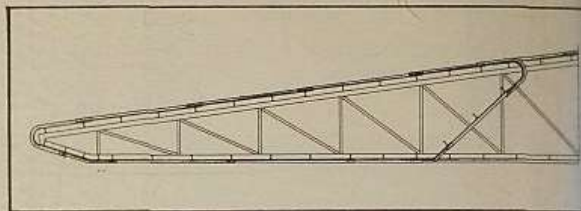
Es bien conocido entre los especialistas, técnicos y proyectistas, usuales prescriptores del Amianto-Cemento en cualquiera de sus realizaciones prácticas, la manifiesta voluntad de Rocalla en colaborar en cuantos problemas de recubrimiento se les presenten, aportando nuevas y espectaculares soluciones estético-prácticas, a partir de un material tan conocido como es el Amianto-Cemento.

Recientemente, y una vez más, Rocalla ha dejado patente esta voluntad de servicio y avanzada tecnología, protagonizando el recubrimiento de una importante obra: la Terminal Ferroviaria y "tapiz rodante" que enlaza Barcelona con su Aeropuerto; arquitectónicamente moderna y dotada de una relevante funcionalidad práctica.

En esta nueva cubierta, además de recubrir aguas con un mismo perfil, se ha conseguido el falso techo, lo cual añade a su estética una considerable economía, lograda gracias a la perfecta conjunción de las *planchas Superonda* y las especiales piezas de fabricación propia que las sustentan.

Funcionalidad estética y óptimas cualidades de acoplamiento del Amianto-Cemento. Dos características muy importantes.

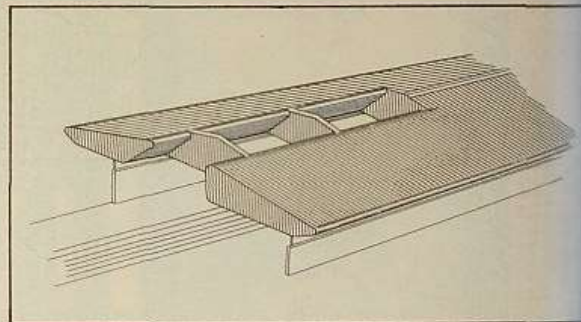
Todo ello, y vistas las piezas que componen el conjunto arquitectónico de esta nueva cubierta-falso techo, ha dejado una vez más bien patente el deseo de Rocalla de hacer llegar a manos técnicas nuevas ideas de factible aplicación dentro de la construcción en general.



Sección parcial cubierta y falso techo.

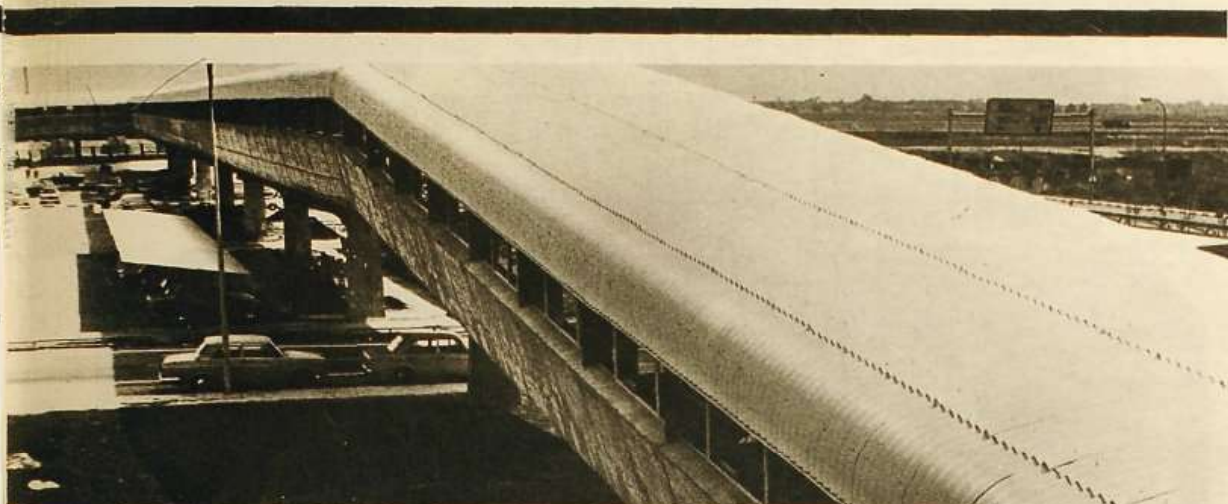
Montaje

Funcionalmente esta construcción está dividida en dos partes esenciales: el vestíbulo y los dos andenes.



Perspectiva cubierta y falso techo Estación.

El vestíbulo se caracteriza por el total cerramiento envolvente de la estructura. Existen, sin embargo, aberturas que facilitan su libre ventilación.



Es singular por la formación en sección de dos figuras asimétricas en forma de alas de aeroplano, que disponen de dos puntos de apoyo (correas) para su sujeción, quedando el resto del desarrollo de la pieza libre, sin fijación de ninguna clase.

Por medio de este sistema se logra independizar la sujeción de la cubierta de la del falso techo, sin menoscabo de la alineación y coincidencia de las ondulaciones de ambas partes.

Para evitar que el lagrimeo del agua llegue hasta el falso techo, estas piezas han sido dotadas de unas pestañas que actúan como goterones.

Rocalla, S.A. cuenta hoy con otra satisfacción al haber contribuido en esta realización, aportando, tras complejas investigaciones, soluciones innovadoras en las técnicas de los recubrimientos.

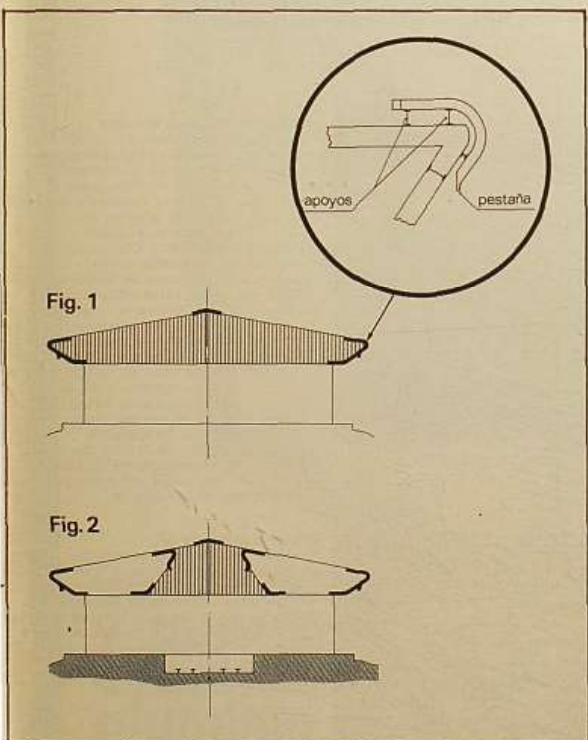


Fig. 1 Sección cubierta vestíbulo.

Fig. 2 Sección cubierta andén.

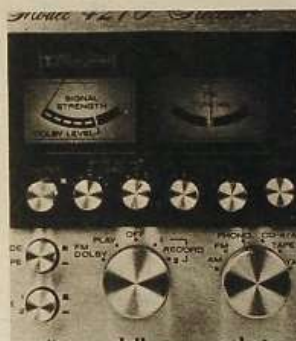
¿Qué receptor puede compararse a la nueva gama Dolby 2+4 de Marantz?



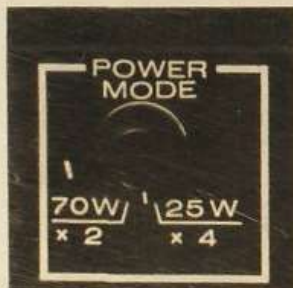
Vamos a mostrarle sólo algunas de las razones por las que los especialistas son unánimes en aconsejar la cuadrafonía Marantz.



Un Marantz de 1974 seguirá siendo actual en 1984. Es cierto, el Marantz que Ud. adquiriera hoy, seguirá entonces reproduciendo la monofonía, o la estereofonía con efectos cuadrafónicos. Y también la verdadera cuadrafonía, tanto en discos como en cassettes, cinta a carrete abierto o programas FM. ¿cómo? En "Discrete" Ud. escuchará cintas magnéticas grabadas en 4 canales separados. En "SQ" oír los discos codificados en este sistema. En "Vari-Matrix" obtendrá un relieve cuadrafónico excepcional de cualquier fuente de sonido; ya que este sintetizador exclusivo funciona con cualquier programa estereofónico (discos, cinta, FM) y también en algunas técnicas diferentes al sistema SQ.



El sistema Dolby en Marantz.
La verdadera Alta Fidelidad exige que tanto los silencios como el sonido sean igualmente puros. El sistema patentado Dolby es bien conocido de los profesionales, reduce considerablemente todo ruido de fondo (soplido de cinta, ruido de la superficie del disco, interferencias en FM y AM).
¿Cómo actúa el sistema Dolby?
La música se compone de sonidos fuertes y débiles, estos últimos se encuentran en la misma zona que los ruidos de fondo. En la grabación, el sistema Dolby detecta los sonidos débiles y acentúa su volumen haciendo sobresalir de esta zona de ruidos de fondo. Durante la reproducción, el sistema Dolby reduce este volumen a su nivel original, en consecuencia también disminuye en la misma proporción la zona de ruidos, los cuales prácticamente desaparecen. Gracias a ello Marantz garantiza una pureza incomparable en la audición.



Marantz: Bridging
Así llama Marantz a una característica que le permite aumentar su potencia cuando pasa de reproducción cuadrafónica a estereofonía. Esto hace que, si en el primer caso su receptor Marantz proporciona 25 W en cada uno de los cuatro canales, esta potencia sube a 2 x 70 W en estereo, al sumar la potencia restante a los dos únicos canales en funcionamiento. Utilice esta gran reserva de potencia efectiva como equipo estéreo convencional y tómese el tiempo que quiera para decidir la adquisición de las dos pantallas acústicas de complemento que le llevarán a la perfección cuadrafónica.



Mando a distancia RC-4
El ajuste del equilibrio sonoro es particularmente delicado en la audición cuadrafónica, éste debe efectuarse en función de la situación de escucha. Marantz suprime las molestias de hacer en varias operaciones, gracias al mando a distancia Ud. podrá conseguir el balance perfecto desde su lugar de audición. Este accesorio le permite, además, controlar el volumen y accionar el compensador.



El decodificador Plug-In SQ de Marantz.
¿Por qué su Marantz de hoy ha sido pensado para mañana?
Entre los sistemas cuadrafónicos actuales, el "SQ" es el más adecuado. Pero los futuros desarrollos tecnológicos lo mejorarán. El decodificador Marantz es independiente, insertándose en el aparato. En caso de cambios importantes, el poseedor de un Marantz sólo tendrá que reemplazar una mínima parte de su equipo. Además, el actual decodificador SQ-1 se distingue por la máxima separación de canales que obtiene en la reproducción de los discos.

¿Le interesa descubrir todavía más características exclusivas de estos receptores Marantz Dolby 2+4?

Visite a nuestros distribuidores oficiales, o solicite más información a VIETA AUDIO ELECTRONICA, S.A. - Bolivia, 239 - Barcelona

marantz

We sound better.



ESTANDARIZADOS

ESTANDARIZADOS DE ALUMINIO, S. A.

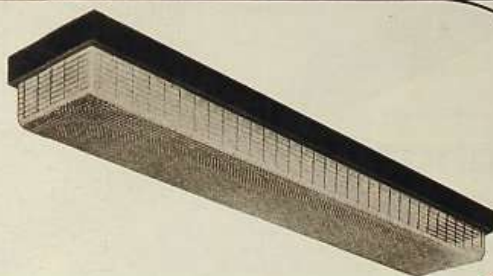
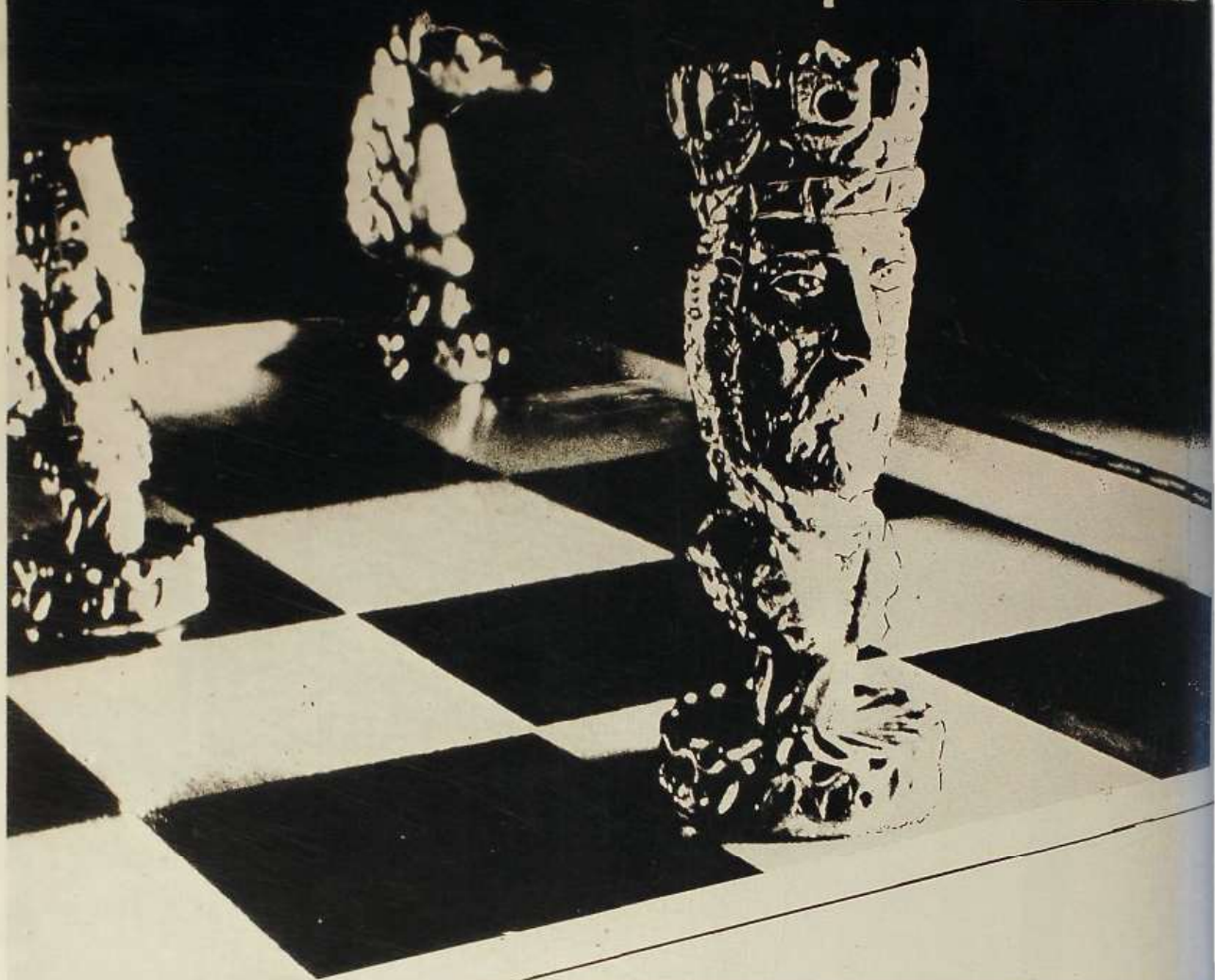
Trav. de las Corts, 348. Tels. 239 61 93 - 239 60 45
Barcelona-15



**ventanas
y puertas
estandarizadas de
aluminio al más alto
nivel de calidad y con
precios únicos.**

Distribuidores en las principales localidades de España

la técnica y la belleza unidas
por **BJC**



en la gama
flectorlux

de aparatos
para iluminación
decorativa.



JOSA **BJC**
SA
FABRICA ELECTROTECNICA

CARPINTERIA NORMALIZADA

preven®



Para una construcción más lógica y rápida
MARCOS, VENTANAS Y BALCONES



la construcción
con
prefabricados
de madera
ajustados preven
se impone por
su diseño, por
la calidad, y
sus ventajas
en rapidez y en
seguridad

tm

TECNICAS INDUSTRIALES DE LA MADERA

tm

Enrique Granados, 21 Tels. 254 44 81 - 253 96 17 BARCELONA-7

D. _____
Empresa _____
Profesión _____
Cargo _____
Dirección _____
Tel. _____ Localidad _____
Desea recibir información de los
prefabricados PREVEN

fibrocemento... solidez y belleza

- Cubiertas para naves industriales y almacenes.
- Instalaciones ganaderas con luces intermedias.
- En edificios residenciales, como recubrimiento del forjado plano.
- Voladizos en andenes, gasolineras, aparcamientos, marquesinas, etc.
- Revestimientos sobre cubiertas de forjado plano.
- Paramentos verticales y todo tipo de cerramientos.



URALITA

placa canalonda

NAVES INDUSTRIALES

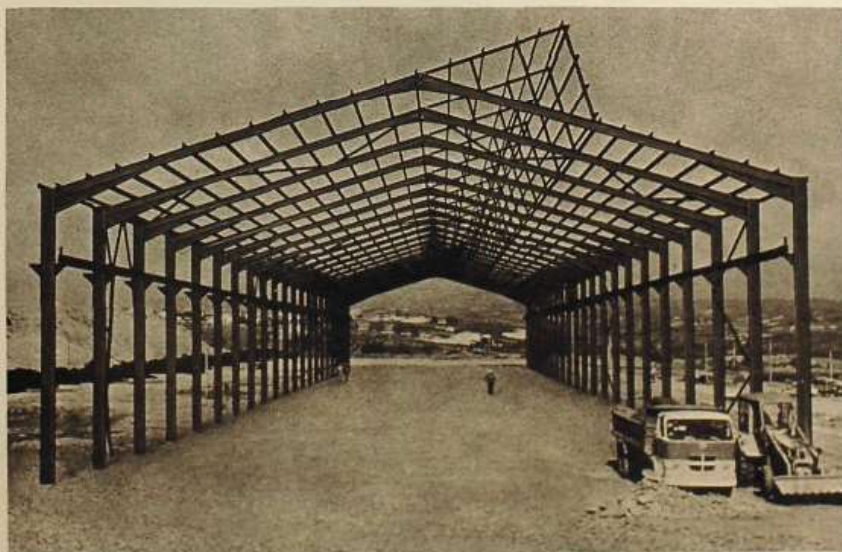


estructuras metálicas

THOMAS-CONDER

ALGUNAS DE SUS VENTAJAS

- Moderno diseño que da un sello de calidad a las naves.
- Grandes espacios sin columnas, hasta 60 m. de luz.
- Posibilidad de utilizar cualquier tipo de revestimiento, aislamiento o decoración.
- Particularmente adecuadas para el montaje de puentes-grúa.
- Gran solidez.



Construcciones Hidráulicas e Industriales

B. THOMAS SALA, S.A.

Oficina central: BARCELONA (9) - Paseo de San Juan, 97 - Tel. 257 32 05 (5 líneas)
Oficina en MADRID (14) - Montera, 25, 2.º Desp. n.º 2 - Tel. 231 04 67



PUERTAS AUTOMATICAS **MANUSA**

Travesera de Dalt, 34 Tels. 228 76 78 | 228 82 80
BARCELONA-12

Conrado del Campo, 8 Tel. 204 99 98
MADRID



regent school

CURSOS INTENSIVOS DE INGLES

en Londres y Brighton

GRUPOS de máx. 6, e individual.

Mín. 15 días. Cursos generales y especializados (Banca, Derecho, Marketing, Medicina, Tecnología del Petróleo, Telecomunicaciones, etc.). Reconocido por el Ministry of Science and Education. Técnicas puestas al día.

CURSOS DE VERANO

en toda-Inglaterra

a partir de los 10 años.

CLASES A DOMICILIO - INSCRIPCIONES
E INFORMACION:

Representante local: Eve R. Stephens
Paseo de Gracia, 69, piso 6.º
Tel. 215 17 20 Despacho 33



ASFALTEX

MODELE
SU
OBRA
CON
HORMIGON
DOCIL



productos "Barra"

LICENCIAS MEYNADIER & CIE.

ADITIVOS PARA MORTEROS Y HORMIGONES



Angl, 31. Tel. 204 49 00 (12 líneas). Barcelona-17
Distribuidores y Agentes de Venta en toda España

ESTA LIBRETA DA BASTANTE MAS QUE INTERESES.

- Cuentas corrientes.
- Transferencias, giros, órdenes de abono y pago.
- Pagos a entidades oficiales.
- Minibank permanente (ingresos y cobros las 24 horas del día).
- Cajas de alquiler.
- Créditos personales.
- Compra y venta de moneda extranjera.
- Travellers cheques y cheques en divisas.
- Domiciliación de todo tipo de efectos, recibos y facturas.
- Custodia de valores.
- Tarjeta Master Charge.
- Planes de ahorro-crédito.
- Asesoramiento bursátil y de inversiones.
- Oficina de Información y Asesoramiento en todas nuestras agencias sucursales.
- Publicaciones de información económica y bursátil.
- Servicio de autobanco en Barcelona, Zaragoza y Madrid.



REPARACION DE GRIETAS,



**EN ESTRUCTURAS
Y EDIFICIOS**

**HORMIGONES
FISURADOS, IMPERMEABILIZACION
DE DEPOSITOS, JUNTAS, etc.**

**UTILIZANDO EL NUEVO PROCESO
DE RESTAURACION ESTRUCTURAL
DEL HORMIGON **PREH****

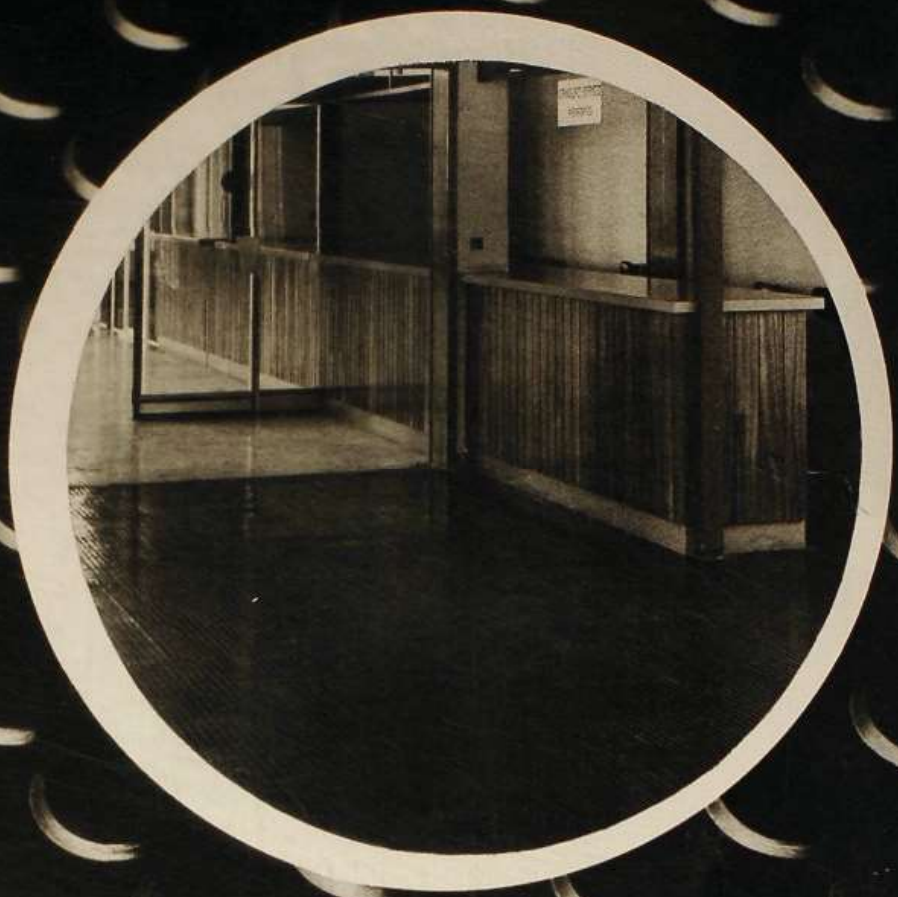
Restituye al hormigón fisurado su resistencia y aspecto iniciales, uniendo todas sus grietas, aun las capilares o imperceptibles a simple vista.

Protege las estructuras inyectadas contra la corrosión, humedades, productos químicos y contaminación del aire.

Impermeabiliza las zonas inyectadas y da continuidad a los elementos agrietados.

CENTRO DE TRABAJOS TECNICOS, S.A.
DIVISION PREH

MAESTRO FALLA, 5 • TELEFONO 203 82 86 • BARCELONA 17 • CLAUDIO COELLO, 46 • TELEFONO 225 53 38 • MADRID 1
Cables: CETEC • Telex: 52019



PAVIMENTO **PIRELLI** A CIRCULOS

De gran poder antideslizante
Resistente y confortable
Facilita una marcha agradable
y sin fatiga
Altamente decorativo

SEGURE LO MEJOR PARA SUS MUEBLES



Pídalos con laminado decorativo

Fantasi

En sus tres modalidades:

BRILLANTE

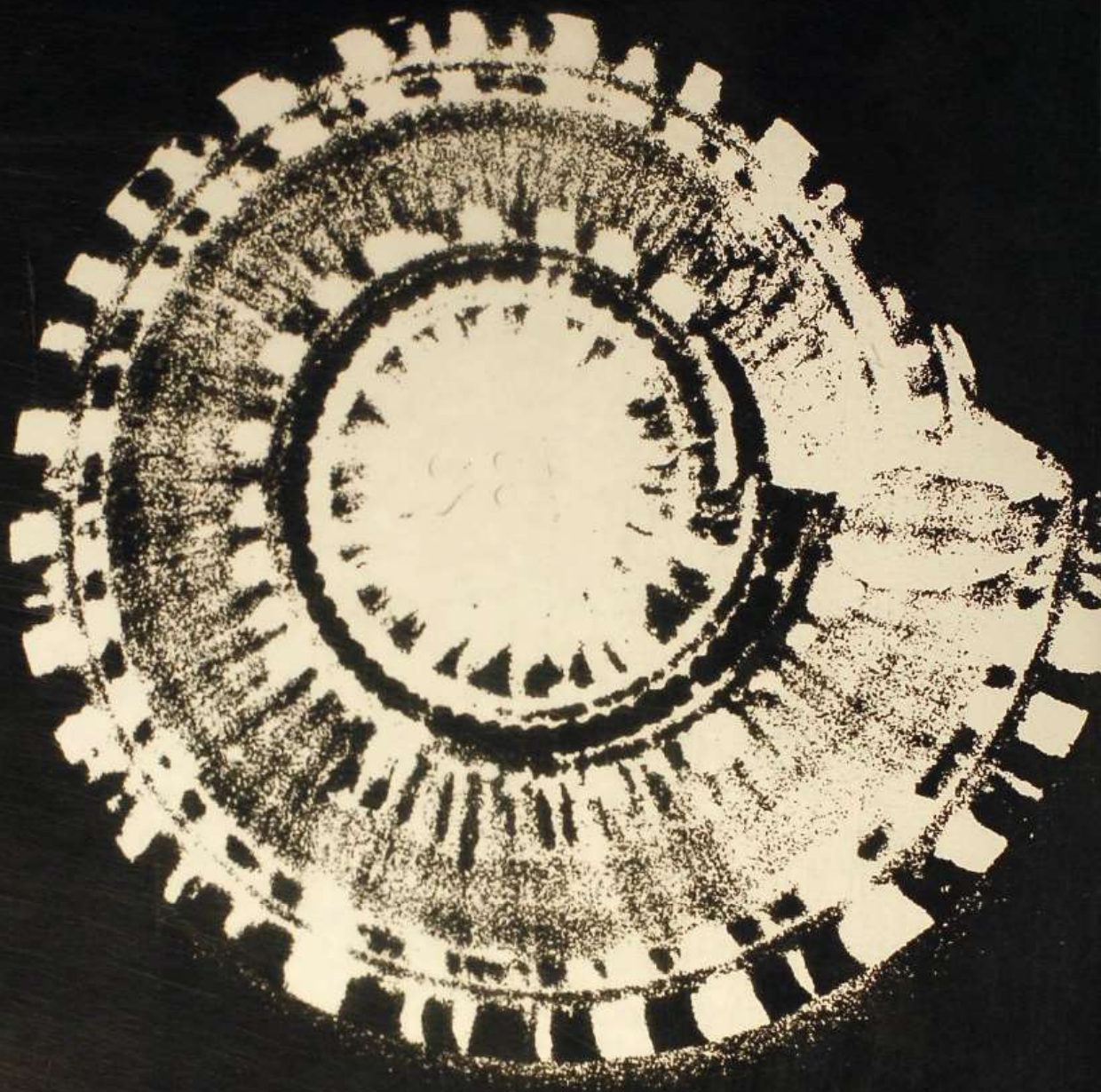
SATINADO MATE

SUPERFICIE CALIENTE

Fabricado por **AISMALIBAR** bajo licencia **PANELYTE, USA.**

Fantasi

es más que formidable...
¡es fantástico!



VIETA

es

ALTA FIDELIDAD



MUEBLES DE COCINA PARA VENDER PISOS PEQUEÑOS, COMO SI FUESEN GRANDES.

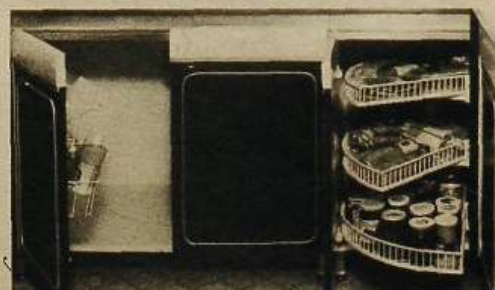
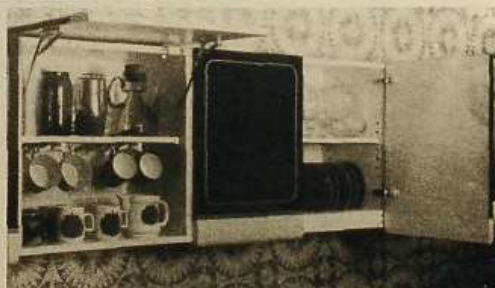
MASS

MUEBLES PARA LA COCINA

Un piso de setenta metros cuadrados puede tener la capacidad de uno de cien metros cuadrados si está mejor distribuido, de modo que los espacios útiles se aprovechen al máximo.

Para muchas amas de casa, un piso tiene la capacidad y la imagen que tenga la cocina.

Las cocinas de las viviendas que vende su empresa, deben estar a la altura de la buena distribución del resto del piso: instale los muebles MASS y se asegurará un argumento de venta decisivo.



DELEGACIONES:

SEVILLA (7)
Polígono Store
Calle A, Parcela 52
Teléfs.: 35 42 22 - 35 63 93

MADRID (19)
Antonio López, 70
Teléfs.: 46 98 126 - 26 93 019

BARCELONA (9)
Paseo de San Juan, 94
Telé. 20 70 391

REPRESENTANTES

MÁLAGA
D. Eduardo García Morales
Camino de San Rafael, 128
(Ronda Exterior)
Teléfonos 23 22 51 - 27 19 66

CORDOBA

D. Fermín Cremades Sanz
Abogado Enrique Barrios, 7
Apartado 73 - Tel. 23 37 31

HUELVA

D. Vicente Medrano Escudero
Huelva, 9 (Bda. de Santiago)
Tel. 41 05 16

BOLLULLOS DEL CONDADO (Huelva)

SEVILLA
D. Enrique Carmona López
Prosperidad, 9 - Tel. 27 53 16
D. Alonso Fernández Álvarez
Torneo, 62 - Tel. 22 13 40

GRANADA

D. Francisco Moral Martín
Paseo de Ronda, 142
Teléfono 27 27 33

JAEN

D. Antonio Pedrajas Leiva
San Antonio, 2 (bajo)
Teléfono 21 15 44

CADIZ

D. Tomás Gómez Verdugo
Salinas de San José s/n.
Teléfono 86 25 40

PUERTO DE SANTA MARIA

D. José Antonio Gómez
Verdugo
Honsario, 6 - Apdo. 148
Teléfono 34 36 31
JEREZ DE LA FRONTERA

SALAMANCA

D. Angel Santos Fernández
2.ª de Rubiera (Carretera de
Valladolid)
Apdo. 2.109
Teléfs. 22 67 66 - 22 25 80

EXTREMADURA

D. Victoriano Díaz Soto
Avda. Felipe II, "Bloques
Giralda", 2.ª Fase, Bloque B
Planta 1.ª - Teléfono 23 26 02
SEVILLA (13)

COMERCIAL MASS, S.A.

- Prolongación Silos, s/n.
- Alcalá de Guadaira
- SEVILLA



ARMADURAS PARA ILUMINACION DE INTERIOR PHILIPS

Con la nueva gama de armaduras para alumbrado interior se pueden resolver todos los problemas luminotécnicos que puedan presentarse, tanto en instalaciones comerciales como industriales.

Conjugando debidamente las carcasas, difusores y marcos decorativos se consigue un extenso número de variantes que facilitan la labor del proyectista, proporcionándole el modelo adecuado a las necesidades del proyecto.

Solicite nuestro catálogo a:

PHILIPS IBERICA, S.A.E.

División de Alumbrado

Avda. de América, s/n. - MADRID-27

Calidad Ebro, perfección de un trabajo.

Ebro, tinta china y tintas para dibujo



La tinta china **EBRO** es tinta de excepcional calidad.

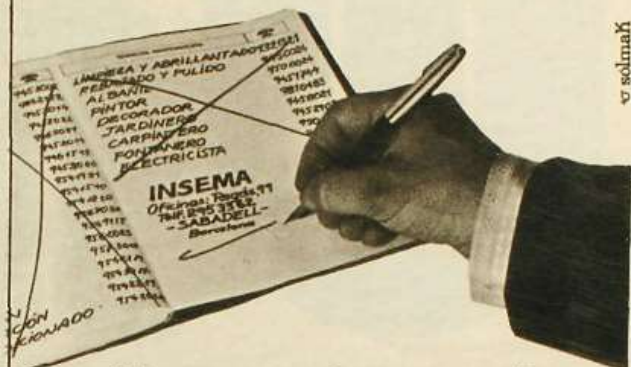
Su negro es absoluto e indeleble y su densidad es la precisa,
ni más ni menos...

Se presenta en frascos de 10, 125, 250 y 1000 gr. al igual que
sus hermanas; las tintas de dibujo **EBRO**.

Estas son de 12 colores distintos de gran intensidad.

Haga la prueba **EBRO** si Ud. aún no las conoce.

EBRO ES UN PRODUCTO **HASSINGER**



**“De un plumazo”
he resuelto un montón
de problemas.**

Contratando los servicios de



INSTALACIONES.
SERVICIOS.
MANTENIMIENTO.

INSEMA/SA

he reducido los costos de
mantenimiento y conservación
de mi empresa y transformado
en gasto fijo un gasto variable.

**SOLUCIONE USTED TAMBIEN
SUS PROBLEMAS CON UNA
SOLA FIRMA**

INSEMA/SA coordina, ejecuta y
controla, bajo una sola dirección,
todos estos servicios:

- LIMPIEZA Y ABRILLANTADO
- REBAJADO Y PULIDO
- ALBAÑILERIA, PINTURA
DECORACION Y CARPINTERIA
- FONTANERIA Y ELECTRICIDAD
- JARDINERIA Y URBANIZACION
- CALEFACCION, REFRIGERACION,
Y AIRE ACONDICIONADO

SERVICIO PERMANENTE CON RETEN PARA
URGENCIAS

INSEMA/SA

mantiene y conserva
Edificios Industriales, Privados y Comerciales,
Universidades, Escuelas, Centros Deportivos, etc.

Oficinas: Regás, 99
Tel.: 295 33 62
SABADELL-Barcelona

PIDA
FOLLETO
INFORMATIVO

11

11.11.11

11

enw

CONSTRUCCION ARQUITECTURA URBANISMO

CRISIS A LA ITALIANA





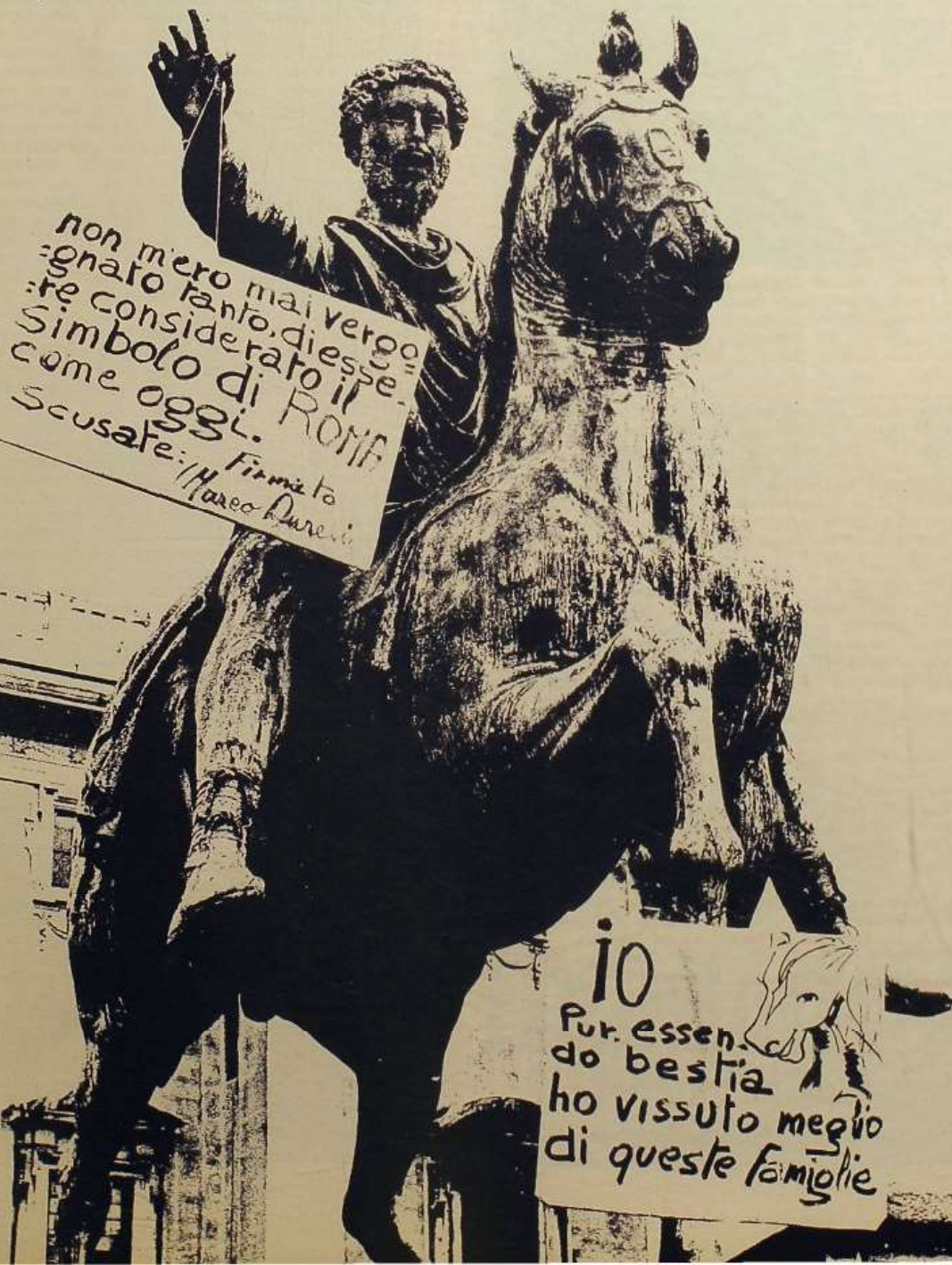
Presentación

A pesar de su proximidad geográfica, de sus profundas relaciones culturales, de la innegable comunidad de problemas, Italia y España se presentan aún hoy como dos mundos sustancialmente separados entre ellos, cada uno mal informado de aquello que real y verdaderamente sucede en el otro.

Nos ha parecido útil, en un momento como éste, difícil y oscuro, pero también tan rico de promesas para el futuro de estas dos sociedades, el intento de hacer comprender mejor qué es lo que ha sucedido en las ciudades y en el campo italiano en los años del «milagro» y qué es lo que está sucediendo actualmente con la «crisis»; por qué las cosas se han producido de esta forma y qué lecciones pueden deducirse de todas estas experiencias y acontecimientos. Esencialmente, se ha pretendido hacer un reexamen del papel que se ha atribuido al territorio en el modelo de desarrollo social y económico de la Italia posterior al fascismo, de las fuerzas que se han visto implicadas en estos procesos, de los conflictos que de los mismos se han derivado, para intentar comprender mejor los problemas y las contradicciones más generales que afectan a una sociedad capitalista en una determinada fase del propio desarrollo interno y en un determinado contexto internacional.

Ahora bien, ¿una mejor comprensión de determinados problemas italianos puede ayudar a interpretar la actual fase de desarrollo y transformación en España? Lo deseamos y esperamos que nuestro esfuerzo sirva para abrir una discusión sobre esta problemática.

El material que contiene este número ha sido sistematizado en cuatro secciones fundamentales: «El modelo de desarrollo», «El capital público», «La transformación del territorio» y «Estructura urbana, vivienda y movimientos urbanos», que corresponden a puntos clave en el proceso de organización territorial italiana. Los trabajos elaborados por un conjunto de especialistas: Marcello Cini, Franco Ferrarotti, Francesco Indovina, Giulia Marcialis, Bernardo Secchi y Guglielmo Zambini, permiten tratar de forma homogénea la mayor parte de los problemas de la Italia de la posguerra. A través de cuadros, tablas, ilustraciones, se ha intentado completar las informaciones y las interpretaciones contenidas en los artículos, a fin de dar al lector de CAU el más claro y estructurado panorama. Naturalmente, no faltan lagunas, ausencias, faltas de homogeneidad. Por ello pedimos perdón. Hemos querido, en esencia, abrir un debate con todos los límites y los «sectarismos» que ello supone.



EN PLENA CRISIS

Desde finales de los años 60 el sistema capitalista italiano está viviendo una situación de gran crisis económica, política, institucional; una crisis que durante este último año ha manifestado signos de extremo dramatismo e irreversibilidad.

¿Por qué se ha llegado a esta situación? ¿Cuáles son las actitudes del capital en esta coyuntura y de qué forma el gobierno intentará enfrentarse a la misma? ¿Cuál será la respuesta de las masas populares a la crisis y a estas políticas del gobierno y de los patronos? Intentamos trazar una rápida respuesta a estos interrogantes; servirá para encuadrar mejor los planteamientos desarrollados en los diversos estudios que contiene este número.

1. Dos son los elementos que sirven para identificar las causas de la crisis. En primer lugar, esta crisis supone la exasperación de una situación de debilidad y malestar latentes, propia de la fragilidad estructural del modelo italiano. Es bien sabido que los éxitos de la economía italiana de los años 50 y 60 están ligados a factores como la disponibilidad de mano de obra a bajo precio; la fuerte capacidad de exportación; el hecho de que el coste de la reproducción de la fuerza de trabajo recaiga en la misma fuerza de trabajo y no sobre las empresas; la gran capacidad para una rápida acumulación facilitada por la especulación inmobiliaria y por las rentas parasitarias en general. Todos estos factores estaban destinados a sufrir rápidas modificaciones con la elevada dinámica social de los últimos años. Esta debilidad estructural se acentúa como consecuencia de las estrechas relaciones de dependencia de la situación italiana con respecto a la internacional.

Si la exportación es fuerte se debe al hecho de que se atribuye a Italia determinados «cotos» en el interior del sistema internacional de división del trabajo y de bloques políticos. Por lo demás, Italia depende de las importaciones para la casi totalidad de algunos productos y bienes: los productos agrícolas, por ejemplo, y casi todas las materias primas de base para la industria, los combustibles y el petróleo.

Hacia finales de los años 60 se añaden a estos motivos de debilidad estructural dos hechos de diversa naturaleza que aceleran de forma decisiva el proceso de crisis, haciéndolo explotar en toda su gravedad. Ante todo hay que señalar las luchas obreras del 68-69, que reducen de forma sustancial los márgenes de beneficios del capital sobre la mano de obra con la consecuente repercusión sobre la competitividad de la economía italiana en el mercado internacional.

Otro factor consiste en la crisis energética con el consecuente aumento de los costes de producción de muchísimos productos industriales y el indirecto aumento de los costes de los productos agrícolas. En pocos meses la balanza de pagos italiana se desequilibra, la inflación se acelera y se perfilan indicios gravísimos de recesión: desaceleración de la producción (la tasa de incremento del producto nacional bruto para 1974 es del 3,5 % y las previsiones para 1975 son del orden del 1,5 %; prácticamente una tasa 0); despido de obreros de las empresas industriales más débiles; expedientes laborales de crisis para decenas de millares de obreros de casi todos los sectores de la producción industrial; quiebras en cadena de empresas. Todo ello repercute muy duramente tanto sobre el gasto público (las inversiones de las administraciones públicas en servicios sociales se reducen al mínimo, mientras la deuda pública aumenta desmesuradamente), como sobre la capacidad de gasto de las familias, evidentemente, sobre todo, aquellas con más bajos ingresos.

2. Las posturas del capital y del gobierno en esta coyuntura son bastante articuladas, si bien se integran más o menos intensamente en los sistemas «clásicos» sobre el comportamiento del capitalismo en circunstancias de este tipo. Por lo que hace referencia al capital, la crisis evidentemente no le afecta siempre igual: el pequeño empresario sale con profundas heridas de esta situación, mientras los grandes grupos monopolistas y las multinacionales intentan maniobrar con la pretensión de realizar, para propio provecho, un profundo proceso de

reestructuración. En este sentido sus líneas de intervención son dos. Favorecen una recesión programada (contracción de la producción, reducción del empleo, etc...) con la tentativa de ganar tiempo, de mantener lo más inalterable posible los beneficios, intentando entre tanto comprender por dónde desembocará la crisis (cambio de la situación internacional, apertura de nuevos mercados, entrada de capitales extranjeros —por ejemplo los petrodólares—, etc.). En este sentido, la dependencia de Italia con respecto de las más fuertes economías capitalistas es determinante. Un ejemplo de esta postura lo encontramos en la industria automovilística: la FIAT prefiere hacer una política de contracción de la producción antes que bajar los precios de los automóviles, en espera de que se clarifiquen los términos de la crisis y sea por lo tanto posible valorar más exactamente el significado real de la caída de la demanda.

Mientras tanto escudriña todos los mercados internacionales en busca de sectores en los que pueda intervenir sustituyendo al de la producción de vehículos.

La segunda parte de la respuesta a la crisis por parte de las grandes empresas es precisamente ésta. Se intenta reestructurar las empresas e identificar sectores «sustitutivos» de aquellos que están en crisis, o mejor, sectores que permitan «taponar» la situación. A este respecto el sector de acción territorial —obras públicas, vivienda, obras de defensa del medio ambiente y de reestructuración turística, infraestructuras sociales, etc.—, se convierte en uno de los más prometedores. Algunos ejemplos permiten aclarar mejor los términos del problema. Las grandes empresas con fuerte participación de capital público —las llamadas «participaciones estatales»: IRI, ENI, EFIM, etc.— obtienen directamente del estado, o a través de las regiones, fuertes financiaciones para la realización de una serie de «proyectos de urgencia» que consisten sobre todo en obras públicas, infraestructuras sociales, hospitales, escuelas, etc... y técnicas —grandes sistemas de depuración de aguas, obras de regadío, carreteras—. En el sector de la vivienda las principales empresas de construcción y las grandes sociedades inmobiliarias privadas han adoptado una serie de acuerdos para obtener del estado y de las regiones una gran parte de las inversiones para viviendas públicas.

La promoción de viviendas populares, que hasta hace pocos años parecía un sector absolutamente despreciable para las grandes empresas capitalistas, está considerado actualmente como un sector remunerativo. Es inútil decir que detrás de estas empresas están los mayores grupos financieros del país, la FIAT, los fabricantes de cemento, etc. En los sectores de la protección del medio ambiente y de las inversiones turísticas —también éstos fuertemente subvencionados por el estado— están presentes algunas sociedades especializadas, a menudo constituidas por las mismas empresas productoras o responsables de la contaminación: de ello es un ejemplo la TECNICO, del grupo ENI, es decir, el mayor refinador de gasolina del país. Algunas de estas sociedades llegan a obtener la concesión para la proyección y ejecución de obras de interés social en regiones enteras; en este juego el color político de las administraciones locales no cuenta, quien vence es siempre la gran empresa.

El gobierno actúa de forma paralela a las iniciativas del gran capital. De hecho intenta llevar a cabo una operación que es al mismo tiempo de cobertura y de racionalización política.

Los principales instrumentos de esta operación están representados por: una serie de medidas en apoyo de la contracción de la demanda interna (que van del gravar con fuertes impuestos determinados productos, a no defender de ninguna manera los productos de más amplio consumo); el aumento de la presión fiscal (de todas formas las rentas más altas no quedan afectadas, mientras las medidas fiscales se concentran principalmente sobre los contribuyentes con rentas fijas: obreros, empleados, etc.); un uso selectivo del gasto público, que se concreta en un bloque generalizado y en el desbloqueo únicamente de los sectores que se encuadran en la política descrita —véase por ejemplo el presupuesto de las inversiones en el territorio en que están interesadas las Participaciones Estatales—; una política de contrapeso a la reducción de la ocupación por parte de las grandes empresas, apoyando la integración de los

salarios reducidos por las empresas (seguro de desempleo, salario mínimo garantizado, etc.) relanzando la ocupación a través de la construcción de obras públicas, y, en el futuro, del desarrollo de la agricultura.

A todo esto debe añadirse el intento de acuerdo con los sindicatos a fin de hacer pasar una política de control y contención de las rentas a cambio de una mínima seguridad del empleo. El gobierno ha estado en este sentido muy activo en los casos más importantes, como el de la FIAT por ejemplo. En sustancia la intención del gobierno es la de convencer a las centrales sindicales de la oportunidad de cogestionar la crisis. Una análoga política se desarrolla en relación con los partidos de oposición de izquierda y un conjunto de primeros «compromisos» en este sentido han sido ya adoptados en algunas importantes ciudades.

3. Si estas son las condiciones objetivas de la crisis y las posturas del gran capital y del gobierno, ¿cuáles son las características de las luchas populares contra este planteamiento?

La línea de represión y reestructuración ligada a la crisis se enfrenta con una capacidad de lucha de los obreros, de los campesinos y de los estudiantes notable y generalizada. Es sabido que en Italia, durante estos últimos años, la conflictividad política y social es muy fuerte y difusa, sin embargo no puede desconocerse que el chantaje de los despidos y de la reducción del salario crea muchas dificultades para la unidad del movimiento y origina muchas contradicciones en su interior.

No obstante estos riesgos y dificultades, la respuesta a la política del gobierno y de los patronos es de todas formas muy viva. Continuamente nacen nuevos conflictos y las organizaciones sindicales se ven a menudo obligadas a aceptar y llevar adelante opciones autónomas de la base obrera, como testimonian el reinicio violento de las luchas por la vivienda y la reciente decisión autónoma adoptada por los usuarios de reducir los pagos de los recibos de luz eléctrica y de teléfono, como medida directa contra la política de aumento de los precios.

La extensión «en lo social» de las luchas obreras es un hecho de gran importancia; sin embargo no deben subvalorarse tampoco algunos peligros insertos en este planteamiento: hay el riesgo de salir demasiado de la fábrica, donde entre tanto la clase obrera paga precios extremadamente elevados; esto puede acelerar el agotamiento de la misma base de fuerza de la que parte el movimiento; además, algunas reivindicaciones sobre el uso social de determinados servicios y equipamientos —por ejemplo, la petición de transportes públicos con precios políticos o gratuitos— dirigidas en primer lugar a las empresas capitalistas son desviadas por éstas a las entidades públicas, que de esta forma llegan a encontrarse en una situación de déficit aún más grave, y se bloquea de manera definitiva cualquier inversión social.

Estas nos parecen que son, en esencia, las claves de lectura de la situación italiana de estos años; además de permitir una mejor comprensión del significado de los estudios recogidos en este número, deseamos que sirva de estímulo para analizar e interpretar otras situaciones análogas.

Paolo CECCARELLI/Maurizio MARCELLONI/Manlio VENDITTELLI



Enrico Berlinguer, secretario del PCI.



-50%

**CCIL
CISL
UIL**

BASTA CON LE RAPINE

CONTRO LE MASSE POPOLARI

DIFENDIAMO

IL NOSTRO SALARIO

PAGHIAMO LE

TARIFE ELETTRICHE AL 50% IN MENO PER LOTTARE CON PIU FORZA

I. El modelo de desarrollo

Vista desde el exterior, la experiencia económica italiana desde el fin de la guerra hasta hoy parece resultado de circunstancias afortunadas, ingenio y creatividad («il miracolo»), pero al mismo tiempo falta de previsión, de racionalidad técnica y de capacidad empresarial «moderna». El hecho de que la zona meridional sea hoy una zona económicamente casi más deprimida que hace veinte años, que la agricultura italiana ya no existe, que sectores fundamentales como los transportes públicos estén en estado de descomposición, que falten los servicios sociales más elementales, aparecen como contradicciones demasiado fuertes incluso para la medida del capitalismo salvaje «a la italiana». Análoga es la reacción que los comentaristas políticos extranjeros tienen al analizar la política que los actuales gobiernos están adoptando para contener la crisis: parece que no hagan nada, que no tomen precisas directrices de política económica, que asistan pasivos al desfallecimiento de la economía italiana. En realidad las cosas no son exactamente así. Aún de manera distorsionada, o bajo apariencias contradictorias, la irracionalidad de muchas políticas de los gobiernos italianos desde la posguerra hasta hoy ha sido perfectamente racional respecto al desarrollo

y a la consolidación de una fuerte clase capitalista, y a la creación de una red de lazos entre poder económico y político sobre la cual se ha fundado luego uno de los más estables «regímenes» políticos del bloque occidental (hace falta no olvidar que la Democracia Cristiana gobierna, sin grandes contrastes, desde hace treinta años). Los ensayos de Secchi, Indovina y Ferrarotti ilustran el real significado del modelo de desarrollo italiano con toda su dramática secuela de desequilibrios regionales (la cuestión meridional); de la rigidez del mercado de trabajo con las grandes masas de desocupados y de subocupados; del aparato de intervención estatal en la economía a través de las participaciones estatales.

Aquellos contribuyen también a sacar a la luz, más allá de la apariencia, los elementos estructurales de debilidad y crisis del modelo italiano. Elementos que constituirán el área de enfrentamiento político y social en los próximos meses en nuestro país y que llevarán quizá a nuevas y hasta ahora imprevisibles alianzas entre segmentos del capitalismo, fuerzas políticas de izquierda y «burguesía de Estado».

Desequilibrios regionales y desarrollo económico: el caso italiano.

Es mi intención exponer en estos apuntes algunas hipótesis en relación con el papel que los desequilibrios regionales han representado en el desarrollo económico italiano. Cuanto voy a manifestar, de forma más bien sintética, se refiere al período sucesivo al último conflicto bélico, pero creo que puede referirse también, con las debidas precauciones, al desarrollo económico italiano desde la unificación política del país, hace más de un siglo. Es probable que puedan hacerse las mismas consideraciones en relación con algún otro país, aunque sea en fases diferentes de su desarrollo. Volveré sobre este particular, al final de mis apuntes.

La principal tesis que voy a sostener es la de que los desequilibrios regionales han condicionado, en las distintas fases del proceso de desarrollo italiano, las modalidades e intensidad de utilización de la fuerza de trabajo y, por lo tanto, la dirección e intensidad del progreso técnico. Dichos desequilibrios, especialmente, condicionaron un desarrollo (suficientemente intenso como el realizado por nuestro país a partir de la posguerra) caracterizado sustancialmente por un largo período de pleno empleo y, por lo tanto, por la drástica disminución de la tasa de actividad de la población.

La existencia y la agravación de los desequilibrios regionales han hecho, en mi opinión, que nuestro sistema económico encontrase, en el aspecto de la oferta de trabajo, unas rigideces inferiores a las que, con una tasa de variación del empleo igual, se hubiesen presentado en una situación más equilibrada regionalmente; o bien, dicho con otras palabras, que nuestro sistema económico pudiese permitirse un ritmo de progreso técnico más elevado que el consentido, con igual tasa de inversión, en una situación más equilibrada regionalmente. Es decir, las regiones de bajo desarrollo (que a partir de ahora llamaremos «del sur» en sentido amplio) han permitido que el mercado del trabajo se mantuviera «loose» para cualquier clase de demanda de trabajo manifestada por las empresas (prescindiendo de las características solicitadas con mayor frecuencia a los trabajadores).

Estas tesis pretenden desmentir tanto las hipótesis interpretativas más corrientes de tipo «dualista», como las que consideran a las regiones del sur como la «colonia interna» de nuestro país. Pretendo, por lo menos, desmentir dos acepciones específicas de estas tesis. La primera es la que indica que nuestro sistema está caracterizado por actividades moderno-capitalistas, concentradas principalmente en las regiones del norte y por actividades precapitalistas concentradas en las regiones del sur y que la subsistencia de áreas (sectores y regiones) atrasadas debería imputarse al hecho de que, por una serie de razones históricas, las relaciones capitalistas de producción no han podido extenderse todavía a toda la economía. La segunda es la que indica que las áreas del sur han estado sometidas, por parte de las regiones del norte, a una relación de explotación de tipo «colonial».

Mi tesis, en cambio, afirma que las relaciones de producción, tanto en las áreas desarrolladas como en las áreas atrasadas, son capitalistas y que las relaciones entre las áreas del norte y las áreas del sur (sin duda de explotación) no pueden considerarse «coloniales», a no ser que se quiera utilizar esta palabra para producir en el debate más confusión que claridad. La eventual permanencia de instituciones precapitalistas en este caso es funcional para el desarrollo de aquella parte más avanzada de la economía.

1. Las diferencias entre los niveles de la renta «per capita» de las distintas regiones italianas han manifestado una fuerte tendencia a acentuarse, tanto desde la unificación del país, como en el más limitado período transcurrido desde la última posguerra hasta nuestros días. Con toda probabilidad, en el pasado estas diferencias se han ido incrementando de forma más sensible en los períodos en los que la tasa de desarrollo de toda la economía ha sido más elevada y, particularmente, en la primera parte de cada uno de los períodos que, en sentido amplio, denominaré «giolittiano» (1897-1913), «fascista» (1921-1938) y «degasperiano» (1951-1970).

Por lo que se refiere al periodo más reciente, los desequilibrios regionales han aumentado sensiblemente hasta el año 1961, se han reducido de 1962 a 1966 y han vuelto a aumentar a partir de 1966. En 1970 los desequilibrios regionales (renta neta «per capita») eran bastante más consistentes que en 1951.

Si se quiere prescindir de la marcha cíclica de la economía y del indicador del desequilibrio regional a que me refiero se puede decir que el periodo más reciente está caracterizado por dos fases principales: una, la que va desde la inmediata posguerra hasta 1961-1962, en la que el desequilibrio regional aparece en constante aumento; la otra, sucesiva a 1961-1962, en la que, por contra, el desequilibrio regional decrece moderadamente.

Creo (sobre la base de algunas apreciaciones que reconozco como un tanto burdas, pero que a pesar de todo constituyen el único intento de construir una serie de ciclo largo sobre el desarrollo de los desequilibrios regionales) que pueden reconocerse fases análogas también en los dos periodos anteriores de intenso desarrollo del sistema económico italiano (los que he denominado «giolittiano» y «fascista»). El periodo «giolittiano» podría subdividirse en dos fases: la primera, de 1897 a 1906, en la que el desequilibrio crece sensiblemente; la segunda, entre 1906 y 1913, en la que el desequilibrio crece de forma más modesta. Análogamente, podría subdividirse en dos fases el periodo «fascista»: la primera, comprendida entre 1921 y 1928 y la segunda, entre 1928 y 1938.

Mi tesis sostiene que estas fases corresponden a diferentes estrategias de desarrollo utilizadas por los sectores y los grupos sociales que iban conquistando posiciones de hegemonía: las primeras fases, concretamente, corresponden a una estrategia de desarrollo que implica una utilización «extensiva» de la fuerza de trabajo; las segundas, en cambio, a una estrategia que implica la utilización «intensiva» de la fuerza de trabajo.

Las fases «extensivas» se caracterizan por un desarrollo en el que la relación capital/trabajo crece de forma moderada y, por lo tanto, tiende a crecer también el pleno empleo. Las fases «intensivas», por el contrario, están caracterizadas por una tasa de variación de la relación capital/trabajo más elevada y, por lo general, por una tasa de variación negativa del empleo. Estas características obedecen a la composición sectorial del incremento del producto bruto y de la clase de técnicas productivas utilizadas por cada sector. Ambos factores (composición sectorial y técnicas productivas) son el resultado (o lo único que podemos medir) de la estrategia de desarrollo característica de cada fase: es decir, del sistema de alianzas entre los distintos grupos sociales y de las opciones productivas efectuadas por cada uno de dichos grupos. Las semejanzas entre las diferentes fases «extensivas» y entre las diferentes fases «intensivas» y las diferencias entre unas y otras no se refieren únicamente a la marcha del desequilibrio regional y de la demanda de trabajo. Las fases «extensivas», muy probablemente, están caracterizadas siempre por mayores tasas de desarrollo global, tasas de variación de las migraciones internas, tasas de variación de las exportaciones y tasas de variación





GIANCARLO GIANNINI LAURA ANTONELLI



Sesso matto

REGIA DI
DINO RISI

DINO RISI

PIÙ ANGELISTI
ADRIANO DI NICOLÒ

de la concentración regional del empleo; por tasas de variación menos elevadas de los salarios industriales; por una variabilidad intersectorial de la productividad del trabajo más creciente que la variabilidad intersectorial de las retribuciones del trabajo, que sin embargo también crecen; por una elevada urbanización de la población y por más altas tasas de inversiones en la vivienda. Por ejemplo, la última fase extensiva (es decir la que va de la inmediata posguerra a 1962) se caracteriza por la alianza entre los sectores industriales «avanzados» (industria «básica» metalúrgica y petroquímica, eléctrica, metalmecánica, papel, cemento, etc.) y el sector de la construcción e inmobiliario. La presencia del sector de la construcción, notoriamente «labour-intensive» y vinculado a otros sectores asimismo «labour-intensive», entre los que más se desarrollan, rebaja la tasa de variación de la relación capital/trabajo en la economía. Pero además, durante esta fase, muchos sectores industriales avanzados (especialmente el mecánico, fabricación de vehículos, de electrodomésticos, etc.) desarrollan técnicas productivas con escasa intensidad de capital. Los consistentes incrementos de la productividad del trabajo que se registran en este período en tales sectores se deben principalmente, a) a la concentración de la producción en pocos complejos, de proporciones siempre mayores, concentrados especialmente en las regiones ya industrializadas y b), a una «organización» del trabajo cada vez más incisiva; parcelación de los cometidos (es decir, una división del trabajo cada vez más acentuada); codificación de normas y tiempos de realización; intensificación de los ritmos de realización de cada cometido.

Durante una fase, así caracterizada, la demanda de trabajo es escasamente selectiva: el sector de la construcción absorbe trabajadores de preparación muy escasa e incluso relativamente viejos; los sectores industriales, que desarrollan técnicas con escasa intensidad de capital, absorben trabajadores más jóvenes, pero no necesariamente preparados. El desarrollo de la renta «per capita» hace que los trabajadores que no encuentran trabajo en estos sectores se vuelquen hacia el pequeño comercio y las actividades artesanales. La política económica, la administración pública y, sobre todo, la inserción del país en el mercado internacional de trabajo, garantizan que el exceso en la oferta de trabajo no se transforme en paro declarado (o por lo menos no implique un grave aumento del paro existente). Las áreas atrasadas (regiones del sur, agricultura, pequeña industria artesana, etc.) constituyen durante esta fase la cantera de la que los sectores en hegemonía (los del norte) obtienen la fuerza de trabajo. Los desequilibrios regionales son los que mueven ingentes masas de trabajadores y de población del sur hacia el norte, del campo a la ciudad, de los sectores atrasados a los avanzados.



En esta fase, los desequilibrios regionales presentan los aspectos acumulativos señalados en varias ocasiones por diferentes expertos: los movimientos migratorios, independientemente del desarrollo, implican unas rentas familiares, una creciente aceleración de la demanda (sobre todo de viviendas) en las áreas del norte y un crecimiento desacelerado (aunque no llega a ser una disminución) de la demanda en las áreas del sur: oportunidades de inversión crecientes en el norte y decrecientes en el sur.

Durante la última fase «intensiva», en cambio (la que va de 1962 hasta nuestros días), el sector de la construcción e inmobiliario deja de pertenecer al grupo de sectores que gozan de hegemonía, por motivos que expondré más adelante, y atraviesa una fase recesiva y de estancamiento sustancial. Al mismo tiempo, muchos sectores industriales modifican su «política del trabajo»: los notables incrementos de la productividad del trabajo, que en esta fase se registran en el interior de estos sectores, se deben, en gran parte, a una «renovación» de los trabajadores.

Trabajadores mayores, mujeres y otros que no gozan de un estado de salud muy bueno (trabajadores inferiores por sus características «biológicas») son sustituidos por trabajadores de características opuestas, es decir, de características «biológicas» superiores. Esto permite una división del trabajo todavía más acentuada y, especialmente, una ulterior intensificación de los ritmos de trabajo. Permite, además, una disminución del empleo y, por lo tanto, un aumento de la relación capital/trabajo (que en parte se debe también a la reducción de la actividad de la construcción).

Durante esta fase, la demanda de trabajo de los sectores hegemónicos es pues muy selectiva (respecto de las características «biológicas» a las que antes nos hemos referido). Las áreas atrasadas (regiones y sectores) vuelven a ser, una vez más, la cantera que ofrece la mano de obra que responda a las características deseadas, pero el cambio de los trabajadores se confía muy ampliamente a la movilidad intersectorial e intemporal que puede afectar de forma muy sensible a los trabajadores ya colocados en las áreas del norte. Es necesario pues que se reduzcan los traslados regionales de población y que también los desequilibrios regionales sean inferiores. En cambio, será típica de esta fase la quiebra de los pequeños productores independientes y de las pequeñas empresas pertenecientes a sectores en los que la demanda no está en plena expansión: un proceso de concentración industrial y de «desindustrialización» de las regiones subdesarrolladas.

El paso de una a otra de las fases en que se concreta el desarrollo económico italiano desde la posguerra hasta nuestros días; el paso, especialmente, de las fases en las que prevalece una utilización «extensiva» de la fuerza de trabajo a las fases en las que, por el contrario, prevalece una utilización «intensiva» y el paso de una a otra diferente estrategia de desarrollo que las ha caracterizado, parece derivar del reconocimiento de algunas principales contradicciones que se encuentran en cada modelo de desarrollo; algunas de ellas están relacionadas específicamente con problemas de tipo territorial y, particularmente, con la existencia y la agravación de los desequilibrios regionales. Resulta entonces fundamental considerar los problemas de tipo territorial (y especialmente los que se plantean al agravarse los desequilibrios regionales) para comprender la naturaleza de las «crisis» del sistema económico italiano (y de los consiguientes cambios de las estrategias de desarrollo).

En mis hipótesis, la crisis de 1963-1964 tiene una raíz no secundaria en un «excesivo» desarrollo del sector de la construcción e inmobiliario (sobre todo en las áreas desarrolladas del norte), mientras que la crisis de 1969-1970 tiene una raíz importante en los efectos sobre el coste de reproducción de la fuerza de trabajo de la situación urbana. Sin embargo, tanto el «excesivo» desarrollo del sector de la construcción, como el aumento del coste de reproducción de la fuerza de trabajo son las consecuencias implícitas de las estrategias de desarrollo adoptadas por los sectores hegemónicos durante la primera y la segunda fase de desarrollo (es decir, durante la fase extensiva y la fase intensiva). En este sentido, tales estrategias resultaban contradictorias.

La primera crisis se presenta «sub specie» de conflicto entre sectores industriales avanzados y el sector de la construcción; la segunda, además, «sub specie» de conflicto entre algunos sectores avanzados, entre sectores

avanzados y atrasados y, sobre todo, entre capital y trabajo (con un fuerte desarrollo de la conflictividad urbana). Se intenta salir de la primera crisis mediante «reformas», de fuerte contenido territorial, que contemplan sobre todo el traslado de recursos a favor de los grupos más claramente explotados por las «rentas» (éste es el primer intento de los gobiernos de centro-izquierda); de la segunda crisis no se logra salir por la dificultad, quizás imposibilidad, de llevar a cabo reformas que eliminen algunas de las desviaciones producidas en el pasado y cuyo efecto puede apreciarse en un aumento del coste de reproducción de la fuerza de trabajo.

El desarrollo del sector de la construcción e inmobiliario, activado por la estrategia de desarrollo (extensivo) adoptada en la primera fase, se puede considerar «excesivo» por lo menos desde dos puntos de vista: a) por una parte, el sensible aumento de la construcción (es decir, de un sector, como ya hemos dicho, «labour-intensive» y estrechamente vinculado con otros sectores asimismo «labour-intensive»), ha contribuido a transformar, hacia el inicio de los años 60, el mercado de trabajo, de mercado del comprador en mercado del vendedor o próximo a una situación de pleno empleo (dadas las técnicas utilizadas por los otros sectores productivos); ello implica, obviamente, un cambio en las relaciones de fuerza entre las distintas clases y ha alentado las reivindicaciones salariales de 1962-1963; b) por otra parte, la presión de la demanda de viviendas en las áreas de inmigración ha llevado a una restricción relativa de la oferta de solares edificables y, por lo tanto, a un aumento vertiginoso de los precios absolutos y relativos de los propios solares y de las viviendas. Los propietarios de solares edificables, en síntesis, se han convencido rápidamente de que poseían «vinos de calidad» que convenía mantener en la bodega, en lugar de beberlos en seguida; por lo tanto, han sustraído al mercado muchos solares, provocando un incremento de valor fuera de lo normal. A este respecto, los datos son suficientemente elocuentes. Sin embargo, esto ha hecho que cada vez se destinasen cuotas más importantes de ahorro a las inversiones en este sector, en lugar de dedicarlas a la inversión (industrial o agrícola) con posibilidades de aumento de la capacidad productiva, y que las clases trabajadoras tuviesen que destinar cuotas cada vez más importantes para la vivienda, en lugar de utilizarlas para el consumo de bienes industriales.

Esto tiene fácil explicación si aceptamos: a) que entre los motivos aducidos por los ahorradores-inversores del sector de la construcción no existiese únicamente la consideración de las corrientes de renta que habrían producido en el futuro esas inversiones, sino también, y muy especialmente, la consideración de los aumentos de valor que habrían tenido los inmuebles y b) que el consumo en este sector sea suficientemente rígido a los precios.

El desarrollo del sector de la construcción e inmobiliario, al término de esta fase, habría racionado, pues, los recursos (el trabajo y los capitales) disponibles para los otros sectores, reduciendo la tasa de expansión del mercado interior de bienes industriales. Mientras que el ritmo del progreso técnico en los otros sectores podía ser muy intenso (a causa de los atrasos relativos de nuestra industria en comparación con la extranjera) esto no ha tenido graves consecuencias por lo que respecta a la tasa de desarrollo global y a las cuotas distributivas, pero tan pronto se ha agotado la ola inicial de importación de nuevas técnicas, han empezado a dejarse sentir las consecuencias. A ello debe añadirse que el encarecimiento de las viviendas iba actuando, aunque sólo fuera por algunos mecanismos de tipo automático, sobre el nivel de los salarios industriales y sobre el nivel de los costes de distribución.

Estos son los motivos que, en 1963, llevaron a la ruptura de la alianza entre los sectores industriales avanzados y el sector de la construcción e inmobiliario y a la formulación de una nueva estrategia de desarrollo (es decir, al paso a una fase de desarrollo «intensiva»).

El incremento del coste de reproducción de la fuerza de trabajo durante la fase «intensiva» me parece que debería imputarse principalmente a dos causas: a) a la incapacidad-imposibilidad de la Administración pública para llevar a cabo algunas «reformas» fundamentales o por lo menos para mantener realmente constante el nivel de los servicios públicos y la «calidad de la vida urbana»; b) al empeoramiento, física y/o monetariamente, de las condiciones de la vivienda de las clases trabajadoras. A ello debe añadirse la disminución de las rentas efectivas de las familias

trabajadoras, como consecuencia de la disminución de la tasa de actividad en nuestro país, especialmente drástica en este período, es decir, del aumento de la carga de personas que no trabajan que grava sobre cada trabajador. Esto depende del nuevo aspecto (selectivo según las características «biológicas») de la demanda de trabajo, según han podido comprobar varios expertos. El primer punto debería llevarnos a un examen de la mecánica de funcionamiento de nuestro sistema político y burocrático, de las causas de su ineficiencia, del carácter corporativo de la burocracia italiana. Muchas de las personas que se han dedicado a estudiar este tema han observado que estos caracteres deben atribuirse en parte a la existencia y a la agravación de los desequilibrios regionales. Sin salir del estricto ámbito de los problemas que tratamos en estos apuntes, se puede observar que esto se ha traducido en un empeoramiento de las condiciones de vida especialmente en las grandes áreas urbanas (aunque no sólo en ellas): mayor tiempo y mayor coste de transporte, menor accesibilidad y menor oferta de servicios públicos, empeoramiento de la calidad de los servicios ofrecidos. Las condiciones higiénicas y ambientales de las ciudades italianas, por ejemplo, se han ido deteriorando gravemente en estos años.

El segundo punto puede ser examinado más atentamente en estos comentarios. Durante la fase «intensiva», la estrategia del sector de la construcción e inmobiliario es, por fuerza, diferente a la que se había seguido en la fase anterior. Contempla, en efecto, una modificación en la utilización del stock de viviendas existente y más que su expansión una mayor valoración del mismo. En este período, el mercado de la vivienda usada es cada vez más activo, las operaciones de «renovación» urbana se hacen cada vez más frecuentes, las presiones para que la política económica confiera una mayor «movilidad» (forzada) a los actuales usuarios se hacen cada vez más fuertes. En el mercado de la construcción asistimos a la expulsión de los consumidores «débiles» de algunas zonas urbanas ubicadas en el centro y/o provistas de servicios histórico-ambientales y a su sustitución por consumidores «fuertes», a la progresiva concentración de población y degradación de algunas zonas urbanas y al progresivo «up-grading» de otras; al empeoramiento de las condiciones de la vivienda de las clases trabajadoras (debidas al aumento de la concentración de población y al aumento de la cuota de gastos para la vivienda sobre el total de gastos) y a la mejora de las correspondientes a la media-alta burguesía.

El final de esta segunda fase coincide con el nacimiento de una nueva forma de conflictualidad: el «urbano», que, obviamente, se suma a las anteriores y tiene, desde el punto de vista de estos comentarios, un importante significado analítico ya que permite afirmar que las reivindicaciones obreras de los años 1969-1970 han sido estimuladas fuertemente, muy probablemente, por un sensible aumento del coste de reproducción de la fuerza de trabajo que precisamente encontraba gran parte de su origen en la condición urbana.

2. Para juzgar la validez de estas tesis, analicemos el papel desempeñado por la política económica durante las distintas fases. Mi tesis, a este respecto, sostiene que cualquier aspecto de la política económica italiana ha sido ventajoso para las empresas de las áreas (regiones y sectores) avanzadas, contribuyendo a la agravación de los desequilibrios regionales. Esto, obviamente, no puede asombrar a quien considera la política económica nacional como expresión, directa o indirecta, de los grupos o sectores que han ido conquistando posiciones de hegemonía. Durante la fase «extensiva», especialmente: a) la política de los transportes, que como se sabe está concentrada principalmente en la construcción de una importante red de autopistas de enlaces interregionales, ha permitido el ensanchamiento de los mercados de las empresas



pertenecientes a los sectores avanzados y localizadas en las regiones del norte; esto les ha permitido aumentar las proporciones de los complejos productivos, incorporando técnicas más avanzadas, y ha garantizado, entre otras cosas, la posibilidad de mantener durante un plazo bastante largo la competitividad internacional garantizada inicialmente y por largo tiempo por la abundante oferta de trabajo móvil territorialmente; b) la política de incentivos para las inversiones en las áreas del sur ha favorecido al capital; como han apreciado muchos expertos, dicha política ha sido una de las principales causas que han imprimido un carácter fuertemente «capital-intensivo» a las inversiones realizadas en las regiones subdesarrolladas; la capacidad de movilización de los recursos propia del Estado ha sido utilizada, en esta fase, como «factor sustitutivo del desarrollo» al objeto de constituir un sector «básico» moderno y agresivo (metalúrgico, petroquímico y químico), que, en gran parte, ha desvinculado nuestro sistema económico de la dependencia del extranjero; c) la política agrícola, a través de la constitución de capital fijo, la reforma agraria, el sostenimiento de los precios de algunos productos, etc., ha estimulado, por una parte, la formación de modernas sociedades capitalistas y, por otra, la permanencia de un amplio sector campesino, reserva de fuerza, trabajo o cantera de paro camuflado; d) la política de la construcción, por último, exaltando la presión de la demanda sobre algunas secciones del mercado (piso de propiedad) y anticipando las decisiones de compra de las familias en relación con el nivel de las rentas per capita (lo que depende de las facilidades crediticias concedidas para la adquisición de inmuebles), ha contribuido a poner en marcha y mantener el proceso de desarrollo del sector de la construcción e inmobiliario del que he hablado antes y ha renunciado a un serio control de los precios de las casas.

Durante la fase «intensiva», en cambio, la política económica se identifica, en parte, con las razones, que, según he dicho antes, pertenecen a los sectores industriales avanzados, que llevan a una relativa penalización del sector de la construcción; en parte se dirige hacia algunas «reformas» cuyo objetivo debería ser precisamente el traslado de recursos a favor de los grupos más expoliados por las «rentas»; en parte, por último, intenta, a través de la formulación de «planes» nacionales y sectoriales (resulta ejemplar, bajo este aspecto, el plan químico), aclarar el alcance de la nueva alianza (es lo que normalmente se denomina «racionalización» del desarrollo).

En realidad, todas estas operaciones se presentan como extremadamente difíciles. Ya he dicho antes que la incapacidad-imposibilidad de la Administración pública para promover «reformas» es particularmente evidente durante este período. Los motivos por los que esto sucede deben buscarse, a mi modo de ver, en el hecho de que la crisis anterior no se había cerrado con la derrota de algunos sectores o grupos (en 1963-1964, especialmente, del sector de la construcción o de las clases trabajadoras) sino más bien con un «armisticio» a lo largo de la línea de fuego. Por ejemplo, los sectores avanzados no consiguen sacar adelante en el momento álgido de la crisis, una ley urbanística que ponga un poco de orden en el mercado del suelo urbano, impidiendo por lo menos las especulaciones más burdas; no consiguen ni siquiera posteriormente entrar en el sector de la construcción como empresas técnicamente avanzadas (eventualmente de participación estatal) que puedan garantizar gracias precisamente a un notable progreso técnico, precios estables de las viviendas o, por lo menos, precios que aumenten en forma moderada, aún teniendo en cuenta los precios siempre más elevados de los solares edificables. En el otro frente, los mismos sectores no consiguen que se acepte una política de rentas (es decir, de los salarios) que permita una rápida reconstitución de los márgenes de beneficio perdidos durante la crisis; es decir, no consiguen derrotar política y organizativamente a la clase obrera.

A esta incapacidad para realizar una política económica (es decir, para que actúe concretamente un determinado sistema de alianzas) se debe también el que el aumento del coste de reproducción de la fuerza de trabajo, por una parte, y de la combatividad obrera, por otra, resulten tan rápidos en esta fase. Y también a esto se debe el que, al término de este período, los sectores avanzados se encuentren en una posición conflictiva interna acentuada (el debate alrededor del plan químico y el sistema de incentivos para las zonas subdesarrolladas manifiestan estos conflictos) y, en todo caso, en una posición, si no de alianza, sí de «apoyo exterior» al sector de la construcción (en el que, mientras tanto, han entrado muchas de las empresas o de los grupos «leaders» de los sectores industriales avanzados).

Naturalmente es difícil decir si también durante las fases anteriores, «extensivas» e «intensivas», la política económica ha actuado de forma similar (teniendo en cuenta las diferencias entre los grupos y los sectores que iban conquistando posiciones hegemónicas y se iban aliando entre sí). Sin embargo, muchos expertos en la materia se han percatado de que varios aspectos de dicha política han acabado por perjudicar a las áreas del sur, favoreciendo a las del norte. Según los momentos, se ha acusado de ello, quizás con algún fundamento, a la política ferroviaria postunitaria, a la política de comercio interior e internacional, tanto en la primera fase «liberalizadora» que siguió inmediatamente a la unificación política del país, como en la sucesiva fase «potencialista»; a la política fiscal y a la del gasto público; a la política de colonización y a la política agrícola; a la política más concretamente meridionalista y, por último, a la bancaria y a la monetaria.

3. En resumen, el desarrollo económico italiano parece distinguirse por la sucesión de fases caracterizadas por una utilización «extensiva» o «intensiva» de la fuerza de trabajo. La clase de demanda (las características que deben tener los trabajadores) es bastante diferente en las dos fases. En la segunda fase, (la «intensiva»), concretamente, la demanda de trabajo es muy selectiva por cuanto se refiere a determinados aspectos (en el período más reciente por cuanto se refiere a las características «biológicas» pero, en fases anteriores, por cuanto se refería a características diferentes como, por ejemplo, el nivel de instrucción). También las características del progreso técnico son diferentes en las dos fases: es típico de las fases «extensivas» un crecimiento relativamente moderado de la relación capital/trabajo y la utilización de economías de escala (internas y externas a la empresa); es típico, en cambio, de las fases «intensivas» un crecimiento más rápido de la relación capital/trabajo y una mayor intensificación de los ritmos de trabajo. El proceso de acumulación durante las fases «extensivas» se apoya en una tasa de variación de los salarios inferior a la de la productividad del trabajo y en la expropiación de crecientes cuotas de la renta de los trabajadores (por ejemplo, durante la fase más reciente, por parte del sector de la construcción e inmobiliario a través del aumento de los precios relativos de las viviendas); (*) durante las fases «intensivas», en cambio, el mismo proceso se apoya en una tasa de explotación de la fuerza de trabajo activa (facilitando la intensificación de los ritmos) y de las clases trabajadoras (facilitando el empeoramiento de la condición urbana). Las fases «extensivas» suelen corresponder, asimismo, a alianzas «intercapitalistas» más amplias de las que se llevan a cabo en las fases «intensivas».

Por cuanto atañe más directamente a la formación y a la agravación de los desequilibrios regionales, las fases «extensivas» corresponden a una fuerte concentración de la producción y del empleo en las áreas desarrolladas; las fases «intensivas», a un proceso de desindustrialización de las áreas subdesarrolladas (a la quiebra de los pequeños productores independientes y a la crisis de las pequeñas empresas pertenecientes a los sectores que no están en fuerte expansión) y a una progresiva concentración empresarial (con la consiguiente transformación del mercado en formas cada vez más oligopolíticas).

Cuanto he expuesto lleva también a afirmar, en líneas generales, que las fases «extensivas» son menos complejas y más fáciles, para los mismos grupos hegemónicos, que las fases «intensivas» y que las crisis que suceden a estas últimas son también más graves que las que siguen a las primeras. Para poder pasar a una nueva fase «extensiva» hace falta volver a crear un importante excedente de la oferta de trabajo y acumular la posibilidad de un sensible progreso técnico.

Creo que todo cuanto antecede podría ser suficiente para justificar mis afirmaciones iniciales. Concretamente, debería ser suficiente para aclarar por qué no considero aceptables las hipótesis «dualistas», ni las que se refieren a las regiones del sur como a la «colonia interna». Debería también aclarar por qué considero que el ejemplo italiano puede quizás aplicarse a otros países, aunque tal vez solamente durante algunas fases determinadas de su desarrollo económico.

(*) Véase, sin embargo, a este respecto la polémica Gramsci-Romeo sobre las primeras fases del desarrollo italiano, R. Romeo, *Risorgimento e capitalismo*, Bari, 1963.

Me parece que el ejemplo italiano puede ser típico de los países que no poseen importantes materias primas (localizadas geográficamente), en los que un sector moderno (técnicamente avanzado) cuya fuerza de trabajo representa una parte más bien modesta de la fuerza de trabajo activa (por ejemplo, menos de un cuarto) coexiste con sectores atrasados que ocupan, en cambio, una parte muy importante de la fuerza de trabajo y en los que el exceso de la oferta de trabajo sobre la demanda de cualquier clase de trabajo es muy importante (países por lo tanto superpoblados).

Las tres condiciones son importantes.

Estos países constituyen, quizás, un grupo diferente en relación con otros en los que asimismo coexisten o han coexistido un sector moderno y uno atrasado, pero en los que no se verifica una sensible escasez de materias primas o un exceso demográfico aunque, por otra parte, los desequilibrios regionales sean de cierta importancia.

Un atento examen de la larga historia de algunos de los países pertenecientes a este último grupo (especialmente Estados Unidos y Canadá) ha hecho que se afirme que los desequilibrios regionales son típicos de las «primeras fases» del desarrollo económico de un país (capitalista). Es más, dichos desequilibrios tenderían a incrementarse hasta que el país no hubiese alcanzado un cierto nivel de desarrollo (obviamente variable en el tiempo) y a decrecer posteriormente, como ha ocurrido en Estados Unidos y Canadá.

Personalmente, pienso que en algunos países pertenecientes al primer grupo, entre los cuales está Italia, las cosas se desarrollan en forma muy distinta a como ocurre en los Estados Unidos o Canadá. Es posible que en estos países el desarrollo económico (capitalista) no logre realizarse sin mantener y eventualmente agravar los desequilibrios regionales, lo que, evidentemente, significa tan sólo que, en las condiciones históricas existentes, no puede formarse, en estos países, ningún sistema de alianzas intercapitalistas (nacionales o internacionales) que puedan llevar a cabo una estrategia diferente. Esto, por lo menos, parece deducirse del pasado.

Estas últimas consideraciones, que reconozco resultan bastante sintéticas, deberían quitarnos la ilusión de creer que siempre pueden eliminarse los desequilibrios regionales (especialmente si se trata de desequilibrios como los que se dan en nuestro país), utilizando un poco más o un poco mejor los instrumentos de la política económica en el interior del cuadro político e institucional. Lo cual nos lleva a decir que no siempre debemos confiar únicamente en la política económica.

Bernardo SECCHI



Los nuevos aspectos de la cuestión meridional



Los datos del problema italiano del sur

El sur comprende 8 regiones (Abruzos, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia y Cerdeña) de las 20 que forman Italia. En el sur vive el 34,9 por ciento (1972) de la población italiana. Estas son las dimensiones de la cuestión meridional italiana.

En el año 1951, el sur producía el 25,3 por ciento de la renta nacional, con el 37,2 por ciento de la población; en 1972, la cuota de renta neta producida en el sur ha descendido al 21,9 por ciento, con el 34,9 por ciento de la población. En 23 años el peso económico del sur se ha reducido en conjunto, y ha empeorado también la diferencia entre el porcentaje de la renta producida y el porcentaje de la población. La renta per capita ha pasado de 208.000 liras en 1951 a 490.000 en 1972; pero mientras en 1951 la renta de un habitante del sur correspondía al 57 por ciento de la renta de un habitante de otra región, en 1972 este porcentaje, ya muy bajo, se ha reducido hasta el 52 por ciento. Las condiciones del habitante del sur han seguido empeorando en relación con las de los habitantes de otras zonas del país.

Además, la mejora en cifras absolutas se debe tanto al mayor valor de la renta producida como a la disminución de la población en las regiones del sur. En 1957, en el sur existía el 33 por ciento del empleo nacional; en 1972, este porcentaje ha bajado al 31 por ciento. Entre 1951 y 1972, en el sur se ha expulsado de la agricultura a 1.838.000 personas, de las que el 32 por ciento trabajan ahora en la industria, el 26 por ciento en el terciario y el 13 por ciento en la administración pública, mientras que el restante 29 por ciento ha sido expulsado no sólo de la agricultura, sino también del trabajo. En el mismo período, en el resto de Italia, la dinámica de los sectores extra-agrícolas no solamente ha absorbido a los que han sido expulsados de la agricultura, sino que ha atraído también a otra

población (de las regiones del sur). El saldo migratorio del sur en el período 1951-1971 ha sido de 4.090.000 personas. Este es el contenido económico-social de la cuestión meridional italiana.

Proceso económico nacional y cuestión meridional

Los datos que hemos expuesto, además de proporcionar la dimensión y el peso del fenómeno, ponen de manifiesto claramente que el subdesarrollo del sur, o si se prefiere el dualismo de la economía italiana, no tiende a solucionarse sino que, por el contrario, con el tiempo se agrava. Este proceso depende del papel específico que el sur ha jugado en el mecanismo económico y político del país. Es decir, que no se configura como un «cuerpo extraño», sino como un elemento importante de todo el proceso social italiano.

Este no es el lugar apropiado para hacer un análisis histórico del papel representado por el sur, pero no cabe duda de que ha constituido un elemento importante ya desde el proceso de unificación nacional en el inicio del desarrollo capitalista del país. En Italia, el desarrollo ha tenido que contar con esta realidad, tanto por los elementos que imponía para el crecimiento global del país, como, sobre todo, por los procesos de alianzas sociales y políticas que se han podido establecer para seguir imponiendo soluciones moderadas en el plano político y costosas en el plano económico para toda la colectividad.

La «cuestión meridional» aparece como parte integrante del mecanismo global del país bajo tres aspectos fundamentales: 1) es la consecuencia de la clase de desarrollo elegida; 2) las acciones (de distinta índole) llevadas a cabo para «resolver» la cuestión, y que siempre han sido inadecuadas, constituyen por sí solas una aportación no indiferente para alimentar ese mecanismo

que reproduce la cuestión meridional; 3) la estructura social del sur, por los niveles de segregación social y de desorganización política y por los elementos de parasitismo que contiene (antiguas clases propietarias, nueva burguesía de estado, etc.), ha sido utilizada a nivel político como un elemento de moderación e instrumento de alianzas de castigo. Esto ha sucedido tanto respecto de las clases populares como respecto de los elementos dinámicos del capitalismo italiano, cada vez que se producía alguna fisura en las filas capitalistas.

Estas afirmaciones requieren una demostración articulada y documentada. Intentaremos facilitarla, refiriéndonos a la historia italiana del período posterior a la segunda guerra mundial.

La reconstrucción post-bélica tiene lugar bajo el lema de la restauración. La elección (decidida también por efecto de las presiones internacionales) de dejar en la oposición a las fuerzas políticas de izquierda (que habían tenido un papel determinante en la guerra de liberación) hace de hecho inevitable que en el proceso de recuperación económica se abandone cualquier hipótesis reformadora y cualquier hipótesis de reestructuración de la actividad económica y se vuelvan a restaurar antiguos centros de poder que siguen una línea selectiva en el plano productivo, que resulta gravosa en el plano social y sindical.

Las opciones que a nivel económico se derivan de este cambio político pueden sintetizarse en los siguientes puntos:

- desarrollo de las relaciones internacionales e inserción en el mercado internacional, no de toda la economía nacional, sino sólo de algunas grandes empresas. Naturalmente esta opción debía ir acompañada de las consiguientes opciones económico-productivas, de forma que permitiera una penetración en el mercado internacional;
- de ahí que la opción de la producción se orientara hacia bienes que, por sus características tecnológicas y mercadológicas permitiesen, por una parte, hacer frente a la demanda del mercado mundial y, por otra, no implicasen un excesivo esfuerzo en el plano tecnológico y de la innovación. Prácticamente, esta opción ha significado en parte una especialización de la producción italiana en bienes de consumo de duración y en bienes pobres desde el punto de vista tecnológico. La hipótesis abstracta de que con la acumulación en estos sectores se podrían quizás resolver los problemas fundamentales de la estructura económico-social del país (ante todo la cuestión meridional) hacía más aceptable esta opción; naturalmente se suponía que todo ello podría realizarse a largo plazo y sin «impaciencias». Obviamente esta hipótesis era irreal, ya que la necesidad de estar en condiciones de hacer frente a la competencia internacional movilizaba cada vez mayores cantidades de recursos precisamente en estos sectores;
- como consecuencia de esta opción internacional era necesario mantener los salarios italianos más bajos que los de los otros países y tener una estructura salarial muy articulada, con diferencias sensibles en su interior, que permitiera operar, a través de subterfugios productivos (subpedidos a pequeñas empresas) con

prefabbricati per l'industria

La "Prefabbricati Sacie" divisione della Beni Immobili Italia, svolge specifica attività industriale nel settore della prefabbricazione di elementi per l'edilizia civile ed industriale, attività che realizza per conto proprio o per conto terzi, in due importanti impianti produttivi: a Corsico e Briona. Mentre lo stabilimento di Corsico, presso Milano, realizza strutture ed elementi per l'edilizia residenziale, avvalendosi del sistema Sacie-Koncz, gli impianti di Briona, presso Novara, producono elementi strutturali che consentono il loro utilizzo nella più differenziata gamma di tipologie edilizie. Questa attività copre pertanto esigenze costruttive che vanno dalla costruzione di edifici residenziali di ogni caratteristica ed importanza, alla realizzazione di edifici industriali di ogni tipo e dimensione, laboratori, magazzini, edifici per usi agricoli, centri commerciali ed ipermercati, stazioni di servizio, motel ed alberghi per la gioventù, palestre ed attrezzature per centri sportivi, oltre a tutta la gamma della edilizia sociale a partire dalla scuola materna, a quella d'obbligo, alle scuole professionali,



La particolare duttilità della tecnologia prodotta consente inoltre la realizzazione di edifici con spaziosi, in di componenti che trovano la più vasta possibilità di applicazione nella edilizia industriale, al servizio delle imprese edili, con la quale collabora integrandone l'attività. Va infatti ricordato che la "Prefabbricati Sacie" non si limita a realizzare componenti da una integrazione forzata ma è in grado di offrire ai progettisti assistenza tecnica per la soluzione di problemi particolari ed ai costruttori muratori specializzati di offrire e progettare costruzioni anche che solo una grande industria è in grado di produrre. Mentre dagli impianti di Corsico nascono gli elementi con cui viene montata una casa, da quelli di Briona nascono elementi di copertura

della più diversa caratteristiche quali i coperti Al Fak, a vista anche con caratteristiche di grande monumentalità secondo l'esempio "Dipensa", che nel contempo realizza pontoni e funicolari possono raggiungere altezze fino a 27 mt. standardi "Sacie" piani e spinti, nei più vasti edifici come capannoni, sono a parte, di dimensioni variabili dal tipo del "Dipensa", per moduli e grandi luci, oltre i 20 mt. A ciò si deve



aggiungere la vasta produzione di tegole a doppio T nelle dimensioni e caratteristiche desiderate e, per quanto concerne le strutture di tipo prefabbricato, la doppia pendente, oltre elementi



di prefabbricati come strutture modulari consentite dalla tecnica e dalla possibilità di cui dispone per quanto lo stabilimento di Corsico. La intensa attività di ricerca tecnica e di nuove applicazioni dimostra l'impegno della "Prefabbricati Sacie" di fornire al costruttore edile ed al costruttore più esperto quanto di meglio si possa realizzare nel settore della prefabbricazione sia civile che industriale con il suo vasto insieme di materiali "Sacie". Se ne seguono gli Elementi di Corsico la "Prefabbricati Sacie" ha progettato una nuova tipologia edilizia dove alla generalità dell'abitante Gio Pioni, al Sole di Bologna, ha fatto entrare una nuova struttura produttiva derivata alla tecnologia dell'edilizia Argenti Magagnoli.

prefabbricati
sacie

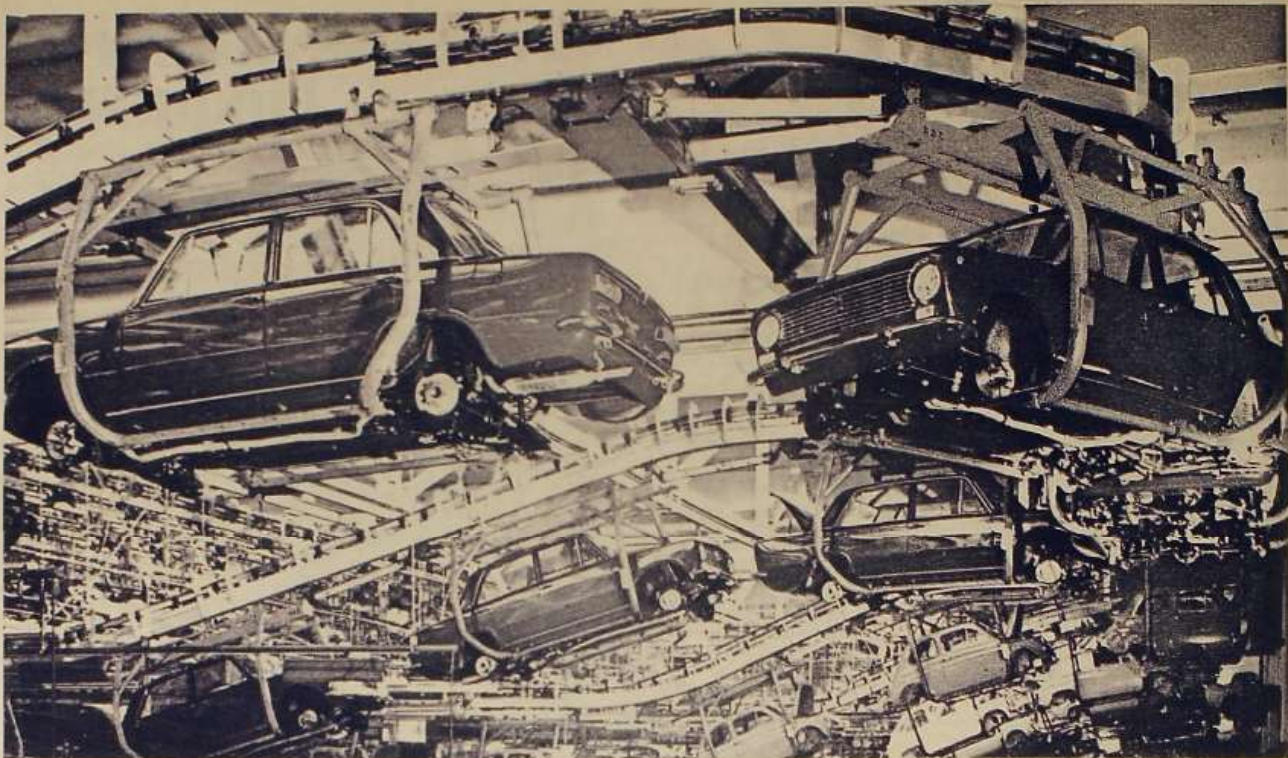
Beni Immobili Italia
Settore per Attività Costruttive
e Industriali Edilizia

Direzione Generale
20121 Milano via Pirelli 22
telefono 6.254

Stabilimenti
20094 Corsico (Milano)
e la della Libertà
18072 Briona (Novara) Località Pioni



Mariano Rumor, ex presidente del Consejo, DC.



costes de trabajo muy bajos. En el plano sindical, esta necesidad lleva a la ruptura de la unidad sindical y, de hecho, a un estancamiento de cualquier actividad sindical. La opción en favor de los salarios bajos actúa también en los niveles de la tecnología, tanto productiva como organizativa, con efectos negativos que todavía perduran;

- d) estas opciones principales, sin embargo, no satisfacen todos los intereses capitalistas, por lo que el mecanismo globalmente considerado, forzosamente tenía que encontrar sitio para «otra» clase de intereses. Estos intereses se concretaron en el mantenimiento de una estructura atrasada en determinados sectores (vivienda, comercio, etc.) y en el desarrollo de amplios sectores parasitarios unidos a la administración pública. Este sector se dividía a su vez en dos partes: gran capital atrasado (industria eléctrica, química, etc.) y pequeño capital. El primero tenía la fuerza y el respaldo público para imponer altos precios a los consumidores, con una especie de acumulación en base al consumidor; el segundo encontraba cabida en el engranaje del sistema y sobrevivía sobre todo gracias a los bajos salarios y a una política laboral extremadamente represiva;
- e) en este cuadro, la industria turística ha encontrado una colocación específica y funcional: se ha puesto al servicio de este programa tanto directamente (como en el caso del IRI), como indirectamente (ENI). Este «servicio» se ha realizado proporcionando los productos básicos y las infraestructuras necesarias para desarrollar determinados consumos (sobre todo autopistas) y los recursos energéticos a bajo coste (guerra de los petróleos, etc.). Esto, obviamente, no sucede sin contradicciones; las contradicciones están presentes a lo largo de toda esta época histórica, si bien en algunas fases se desarrollan y se profundizan de forma especial. Fruto de estas contradicciones y de un enfrentamiento de posiciones en las filas capitalistas, es la nacionalización de la producción y distribución de la energía eléctrica que tiene lugar hacia los años 60 (sin que por ello subestimemos el significado que, a este respecto, han tenido las presiones del movimiento popular), el problema todavía abierto de la renta del suelo, etc.

Antes de examinar cuáles han sido las consecuencias de este proceso para el sur, vale la pena fijar nuestra atención sobre algunas consecuencias de carácter general que pueden

ser útiles también para nuestro tema específico. Se trata de algunos elementos tanto de índole económica como política.

- a) *Concentración espacial de la producción.* Puesto que el modelo seguido no tiene como objetivo una global ampliación de la base productiva del país, ni tampoco la «solución de los problemas fundamentales» (entre los que sobresale la cuestión meridional), sino que trata de sacar el máximo provecho de la estructura existente y de la coyuntura internacional, se produce una altísima concentración en el plano territorial. La actividad industrial tiende a concentrarse en las zonas donde la estructura industrial es más fuerte y donde las relaciones del mercado con el resto del mundo resultan más fáciles. Es decir, en las regiones del norte y, sobre todo, del famoso triángulo industrial (Milán, Turín, Génova). Por lo demás, la movilidad de la fuerza de trabajo, que trata de seguir el capital, ayuda y refuerza este plan, con graves consecuencias sindicales (por lo menos en una primera fase).
- b) *Concentración sectorial.* De las opciones generales depende íntimamente una fuerte concentración sectorial: la industria italiana se especializa en pocos sectores y una gran parte de la estructura productiva actúa de forma más o menos directa para estos sectores.
- c) *Concentración financiera.* De lo anterior depende directamente una fuerte concentración financiera; a falta de una ampliación real de la base productiva del país, unos pocos grupos acaban por controlar toda la economía.
- d) *Mantenimiento del peso de las estructuras atrasadas desde dos puntos de vista:*
 - 1) mantenimiento de un sector «atrasado» del gran capital (renta, renta de monopolio, algunos sectores productivos como el químico, etc.);
 - 2) carencia de un estímulo para la innovación tecnológica, tanto por la política de los salarios, como por la distribución de ámbitos entre los distintos segmentos capitalistas, distribución que limita la competencia intersectorial.
- e) *Abandono de algunos sectores clave al arbitrio del capital extranjero.* Algunos de los sectores clave para el desarrollo futuro se confían a otros países y

muchas empresas italianas pasan a ser de propiedad extranjera, con todos los efectos de control que brotan de esta posición de dominio y de inversión.

- f) *Formación de un bloque político moderado*, soldado por intereses recíprocos, aunque contradictorios, que se apoyan recíprocamente.

Es en este cuadro global de referencia que debemos examinar la situación del sur.

Llegados a este punto es oportuno poner en evidencia tres elementos:

1. *El problema de la mano de obra.* El modelo de desarrollo impulsado por el capitalismo italiano tiende a mantener un alto nivel de desempleo y, por lo tanto, a la existencia de una continua oferta de mano de obra.

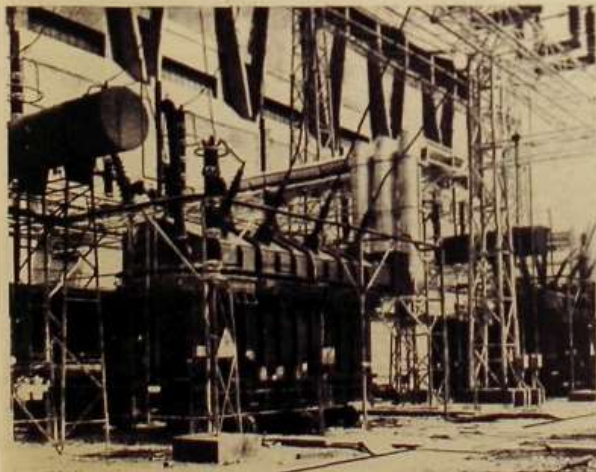
Esta oferta de trabajo encuentra una demanda parcial en las zonas desarrolladas del país, a las que afluye en proporciones excedentes. El sur, que en Italia proporciona la mayor cantidad de mano de obra, queda pues sometido a un continuo proceso de depauperación de sus mejores recursos humanos y de disgregación social.

2. *La política de las obras públicas*, sobre todo de carreteras o autopistas, como premisa del proceso de industrialización, supone un ulterior fortalecimiento de la industria del norte. Por una parte, esta política alimenta una demanda para la industria del norte (directa e indirecta, por ejemplo, a través del consumo), consolidando de esta forma la estructura industrial existente; por otra parte, aunque en hipótesis las infraestructuras tratan de hacer más interesantes las localizaciones industriales en el sur, en cambio, de hecho, hacen que el transporte resulte menos costoso, aumentando precisamente la competencia de la industria del norte.

3. *La política de incentivos.* Las distintas formas de subvención, facilidades fiscales, etc., concedidas a quienes invierten en el sur, al premiar más al capital que al empleo, son utilizadas principalmente por grandes empresas para la creación de grandes complejos industriales, sobre todo básicos, con alta intensidad de capital y baja capacidad de empleo. Por otra parte, el establecimiento de las industrias básicas no representa, desde luego, una garantía de un ulterior desarrollo de las producciones hacia el sur, ya que éstas están concentradas principalmente en el norte, debido a las mejores condiciones objetivas-subjetivas que existen en estas regiones.

Este mecanismo, para bien y para mal, ha conducido primero al «milagro económico italiano» y, posteriormente, a la crisis actual, que tiene pocas salidas.

El milagro económico ya representaba en sí mismo un equívoco en la medida en que se basaba en un profundísimo desequilibrio territorial, sectorial y social. Además de alimentar el dualismo de la situación económica italiana, tampoco había puesto, ni podía hacerlo, las bases para una superación de la situación. Tampoco en este caso podemos



examinar detalladamente todas las fases del tránsito desde el milagro a la crisis actual; sintéticamente podemos decir que este paso lo marcan los siguientes elementos:

- Final de la política de los salarios bajos, como resultado de un mayor fortalecimiento de las luchas obreras como consecuencia de un desarrollo del empleo y de la lenta, pero constante, reconstrucción unitaria del frente sindical.
- Incremento vertiginoso del coste de reproducción de la fuerza de trabajo, como consecuencia del propio dualismo italiano que, junto con un desarrollo industrial que puede llamarse «avanzado» (aunque no «previsor») alimentaba una situación atrasada en otros sectores y centros de especulación: la construcción, la agricultura (el «jardín de Europa» se ha convertido en un gran importador de productos agrícolas y ganaderos), el sector comercial. A la vista de cuanto hemos expuesto anteriormente, queda claro que este sector atrasado resulta funcional para el desarrollado (por ejemplo, es una válvula para resolver el problema del empleo). Este aumento vertiginoso del coste de reproducción de la fuerza de trabajo repercute fuertemente en las peticiones sindicales, abriendo una profunda contradicción, que no se ha resuelto ni se puede resolver, en las filas capitalistas.
- Desarrollo de la acción sindical, no como mero reivindicacionismo sindical, sino también como control de la distribución de la fuerza de trabajo y petición de organización social diferente (servicios, transportes, vivienda, etc.).
- Tendencia al agotamiento del ciclo de demanda de bienes de consumo duradero, a falta de alternativas eficaces.
- Fin de la política de bajos precios «políticos» de las materias primas y, por lo tanto, aumento de los costes y del déficit de la balanza de pagos, comprometida ya gravemente por las importaciones de productos alimenticios.

Todos estos elementos se superponen a menudo entre sí; algunos se manifiestan sólo en momentos determinados, otros lentamente, como una tendencia, etc.; son de todas formas los momentos cruciales en que se va manifestando y gangrenando la crisis.

La situación de crisis determina también una sensible inestabilidad política y no permite soluciones parciales. Las fuerzas reformistas, que apuntaban soluciones parciales, no consiguen prevalecer a pesar de sus repetidos intentos de alianza ahora con el gran capital, luego con el pequeño capital. Ello se debe al engranaje de intereses que se ha creado durante estos años; a pesar de que, a veces, algunos intereses en conflicto producen contradicciones internas en las filas capitalistas, éstas siempre tratan de consolidarse en las posiciones más moderadas. Y esto no es todo; sólo muy recientemente, las hipótesis reformistas se han percatado de la gravedad de la crisis y de su naturaleza histórico-estructural, pero todavía no alcanzan a apreciar sus verdaderas consecuencias. En estas condiciones, la situación económica y política italiana de los próximos años se presenta caracterizada por una

fuerte inestabilidad, tanto en el aspecto político como en relación a las opciones económicas de los centros de poder públicos y privados; como elemento constante queda el intento de cargar las consecuencias de la crisis sobre los trabajadores y las clases populares.

Dinámica económica del sur en relación con el resto del país

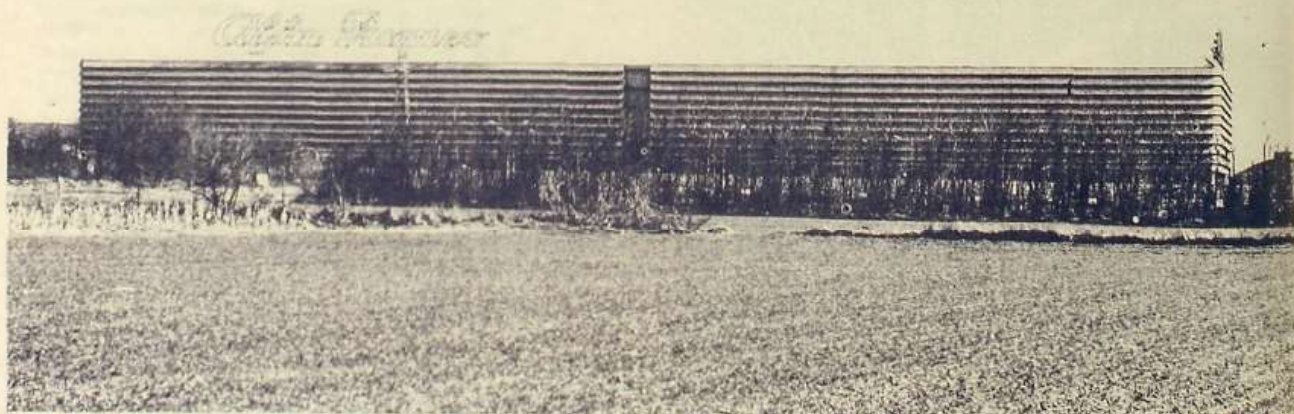
Cuanto hemos expuesto hasta este momento quizás habrá servido para aclarar la situación social y económica del sur en el conjunto del mecanismo del país. Como habrá podido observarse, esta situación ha ido empeorando progresivamente: los años del «milagro» no han servido para resolver el problema del sur, los de la crisis lo están agravando ulteriormente, tanto en cifras relativas como en cifras absolutas. Intentaremos ahora ampliar y documentar con cifras cuantitativas las interpretaciones que hemos formulado en las páginas anteriores.

Desde luego, no puede decirse que no se han hecho inversiones industriales en el sur. Algunas zonas agrícolas se han transformado completamente como consecuencia de la localización de industrias. Pensemos en el centro siderúrgico de Taranto, en los grandes complejos petroquímicos de Priolo, Gela, Brindisi, etc. Pero, ¿de qué clase de industrialización se trata? Las nuevas industrias son principalmente básicas, con una altísima intensidad de capital y con escasas integraciones productivas. Además, con mucha frecuencia, los procesos originados por las nuevas actividades industriales (transformación del mercado de trabajo, fenómenos de contaminación, modificación de la utilización del terreno, etc.) han destruido el tejido económico preexistente (tanto industrial, como agrícola o de la artesanía).

Para aclarar mejor estos problemas, observemos la distribución de las inversiones, por sectores, en el período 1960-1970, según se trate de sectores con alta intensidad de capital (metalúrgico, químico, papel), con alta intensidad de trabajo (alimentación, textil, piel, cuero-madera) o mixtos (mecánica). (1)

Tabla 1. Renta y población: Sur y Resto de Italia, 1951 y 1972 (renta con precios 1963)

	Sur		Resto de Italia	
	1951	1972	1951	1972
Renta neta				
porcentajes				
Italia = 100	25,3	21,9	74,7	78,1
Renta por hab.				
(en liras)	208	490	364	938
índices	57	52	100	100
resto Italia = 100				
Población				
(en miles)	17.654	18.981	29.764	35.429
porcentajes				
Italia = 100	37,2	34,9	62,8	65,1



	Sur (%)	Resto Italia (%)
Intensidad de trabajo	18,1	28,7
Intensidad de capital	69,4	44,2
Mixtos	12,5	27,1
Total	100,0	100,0

Las diferencias entre el norte y el sur son una clara evidencia de la tendencia que hemos señalado.

La tabla 2 se refiere a la distribución del producto bruto para grandes sectores económicos, en 1951 y 1972, en el sur y en el resto de Italia. Del examen de estos datos resulta evidente que existen diferencias sensibles entre las dos zonas: en el sur prevalecen los sectores con productividad baja (agricultura), mientras que en el resto de Italia prevalece la industria. Es más, la reducción de esta diferencia es lentísima: en 22 años el porcentaje ha bajado sólo 2,7 puntos; a este ritmo, se necesitarían otros 107 años para equilibrar las dos zonas (evidentemente la cifra indica un problema, no un proceso de desarrollo).

En el sur prevalece el producto bruto de la administración pública: este dato indica, por una parte, un deseo de alimentar una corriente de renta capaz de aliviar las situaciones locales (en lugar de construir un aparato económico funcional, se prefiere recurrir al gasto público corriente para alimentar ciertos niveles de empleo), por otra parte, sin embargo, esta corriente de renta pública constituye uno de los elementos negativos de la situación del sur. Todo ello desde dos puntos de vista: en el plano económico, ya que de hecho alimenta, aunque a veces a nivel de subsistencia, una situación parasitaria; en el plano político, ya que sostiene a todos los elementos de subgobierno y de clientelismo político, dando lugar a la llamada «burguesía de Estado», eje de la política moderada y de alianzas clientelares y con frecuencia marcadamente reaccionarias.

En esta situación, tienen gran significado los datos de la tabla 3, que se refieren a la distribución del valor añadido del sector público, según la clase de administración; los mayores incrementos de la administración local y de los Organismos de previsión constituyen precisamente factores indicativos de la tendencia a que antes nos hemos referido. La tabla 4 presenta la distribución sectorial del valor añadido de la industria manufacturera, subdividida en sus subsectores. Al analizar estos datos se debe recordar que la industria en su conjunto tiene un peso relativamente más bajo en el sur que en el resto de Italia. Estos sectores se pueden dividir en cuatro grupos:

- sectores en los que no existen diferencias sustanciales entre el norte y el sur: piel, cuero y papel;
- sectores que pesan más en el sur que en el resto de Italia: alimentación, vestidos y calzado, madera y muebles, elaboración de minerales no metalíferos;
- sector cuyo peso es relativamente mayor en el resto de Italia: mecánico, construcción de medios de transporte, goma y varios;
- existen por último sectores cuyo peso era inferior en 1951 pero es superior en 1972

Sobre este grupo de sectores pueden hacerse algunos comentarios. En el sur prevalecen los sectores tradicionales y con baja productividad (2); además, casi todos estos





sectores están en declive, es decir, que su peso relativo en el conjunto de la estructura económica tiende a disminuir. Los sectores que prevalecen en las regiones del norte son los que tienen una alta productividad. Respecto a estos sectores puede llamar la atención la modesta diferencia que presenta el sector de la construcción de medios de transporte, en el que se incluyen los astilleros, que en gran parte están localizados en el sur, y las empresas de construcción de ferrocarriles, cuya localización ha sido ampliamente condicionada por los pedidos de organismos públicos.

Los sectores que presentan variaciones, es decir, que de negativos han pasado a ser positivos, son los que tienen una alta intensidad de capital, que han podido y han sabido aprovechar al máximo las posibilidades ofrecidas por la política de incentivos. A este respecto debemos recordar que si bien, por ejemplo, el peso de la industria química en el sur resulta superior al del correspondiente sector en el resto de Italia, la naturaleza de ambos sectores resulta en cambio muy diferente; mientras que en el sur prevalecen las instalaciones básicas, en el resto de Italia se encuentran la segunda y la tercera fase de la elaboración, que proporciona un valor agregado mayor.

Clasificando por orden de importancia estos sectores de la industria manufacturera en las dos áreas en que hemos subdividido el país, se aprecia en seguida una diferencia estructural que indica, precisamente por la naturaleza económica de cada sector, las situaciones generales existentes en las dos zonas:

	Sur (% acumulativo)		Resto de Italia (% acumulativo)
alimentación	20,4	mecánico	27,1
mecánico	35,8	químico	39,3
químico	49,8	alimentación	49,0
vestidos	62,0	textil	57,6
madera	69,8	const. transportes	65,7
minerales no met.	77,5	vestidos	73,0
metalúrgico	84,6	madera	78,7
const. transportes	91,1	metalúrgico	84,4
varios	94,2	varios	90,1
textil	96,8	minerales no met.	95,1
papel	98,4	neumáticos	97,1
neumáticos	99,3	papel	99,1
piel	100,0	piel	100,0

Puede observarse una repercusión de esta situación en la marcha de las inversiones. En el período 1951-1972, en el sur se han concentrado los siguientes porcentajes de inversión sobre la inversión total nacional (para una mejor apreciación de estas cifras conviene recordar que el porcentaje de la población localizada en el sur ha pasado del 37,2 por ciento de 1951 al 34,9 por ciento de 1972, que corresponde en promedio simple para este período al 36,05 por ciento):

- agricultura, 43 por ciento de la inversión nacional;
- industria, 25 por ciento;
- transportes, 32 por ciento;
- comercio, crédito, seguros, 21 por ciento;
- vivienda, 25 por ciento;
- administración pública, 22 por ciento.

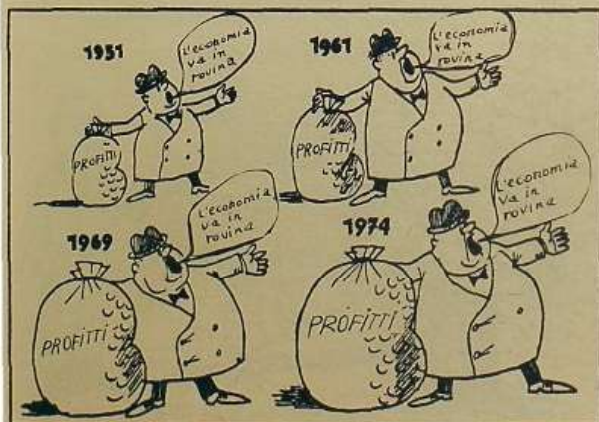
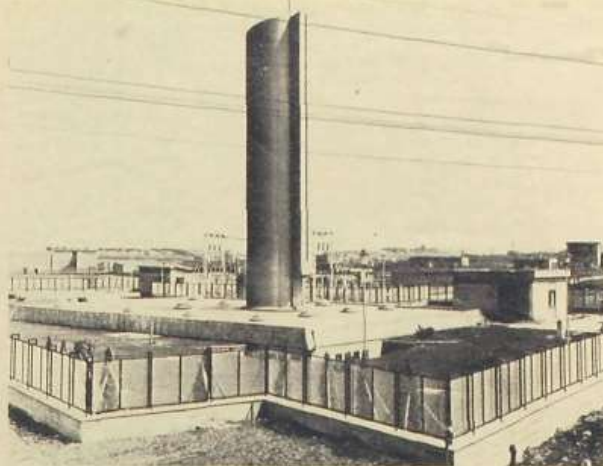


Tabla 2. Producto bruto: porcentajes por sectores 1951 y 1972, Sur y resto de Italia (al coste de los factores)

	Sur		Resto Italia		Sur más Resto Italia	
	1951	1972	1951	1972	1951	1972
Agricultura	35,0	16,9	19,1	6,8	+ 15,9	+ 10,1
Industria	24,4	28,6	40,3	41,8	— 15,9	— 13,2
Tercario	30,4	39,1	31,3	39,8	— 0,9	— 0,7
Total privado	89,8	84,6	90,7	88,4	— 0,9	— 3,5
Administración Pública	13,2	17,2	8,2	10,4	+ 5,0	+ 6,8
Rentas netas del extranjero	— 3,0	— 1,8	1,1	1,3	— 4,1	— 3,0
Total	100	100	100	100	=	=

Tabla 4. Valor añadido industria manufacturera: porcentajes de distribución entre los diferentes subsectores, 1951 y 1972, Sur y Resto de Italia

	Sur		Resto de Italia		Sur-Resto Italia	
	1951	1972	1951	1972	1951	1972
Alimentación y tabaco	32,7	20,4	10,5	9,7	+ 22,2	+ 10,7
Textil	4,4	2,6	17,0	8,6	— 12,6	— 6,0
Vestido y calzado	17,1	12,2	8,1	7,3	+ 9,0	+ 4,9
Piel y cuero	1,2	0,7	1,2	0,9	=	— 0,2
Madera y muebles	9,4	7,8	4,5	5,7	+ 4,9	+ 2,1
Metalúrgicas	2,9	7,1	7,4	5,7	— 4,5	+ 1,4
Mecánicas	10,7	15,4	21,0	27,1	— 10,4	— 11,7
Construcción medios transp.	3,6	6,5	5,9	8,1	— 2,3	— 1,6
Minerales no metálicos	6,6	7,7	4,9	5,0	+ 1,7	+ 2,2
Químicas	7,9	14,0	9,9	12,2	— 2,0	+ 1,8
Neumáticos	0,1	0,9	2,4	2,0	— 2,3	— 1,1
Papel	1,5	1,6	3,1	2,0	— 1,6	— 0,4
Varios	1,9	3,1	4,1	5,7	— 2,2	— 2,6
Total	100	100	100	100	=	=

Tabla 5. Inversiones por sector en el período 1951-1972 (miles de millones a precios 1963), Sur y Resto de Italia

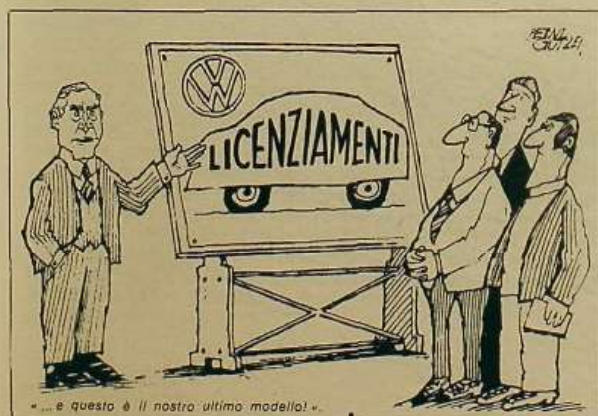
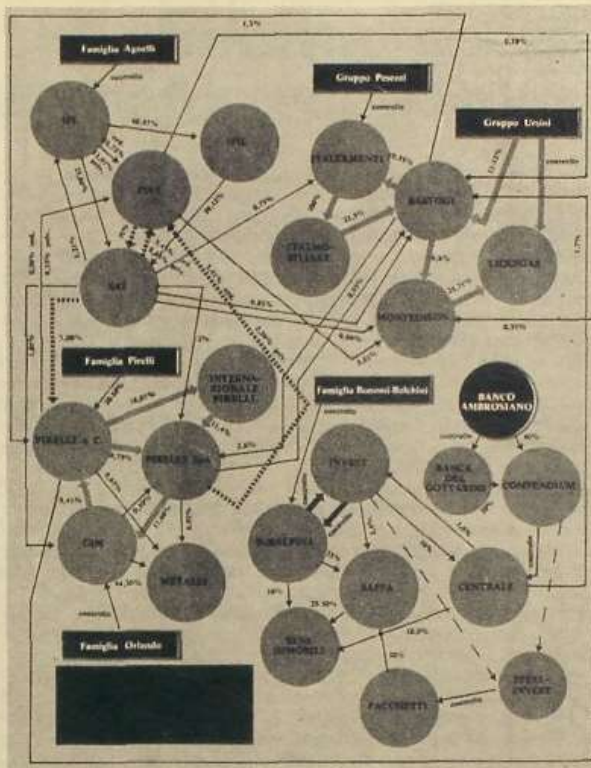
	Sur		Resto de Italia	
	Valores absolutos	porcentajes	Valores absolutos	porcentajes
Agricultura	5.009,3	13,7	6.614	6,7
Industria	10.081,8	27,5	30.489	30,9
Transp. y Comunic.	3.922,7	10,7	8.343	8,5
Com. Créditos Seguros	3.535,1	9,6	6.869	7,0
Vivienda	9.219,8	25,2	27.791	28,2
Adminis. Pública	3.535,8	9,6	13.639	13,7
Variación reservas	1.353,5	3,7	4.900	5,0
Total	36.658,0	100	98.645	100

	Sur		Resto de Italia	
Adm	1951	1972	1951	1972
Administración Central	76,9	70,3	74,1	71,0
Administración Local	18,5	23,7	19,1	21,0
Organismos de Previsión	4,6	6,0	6,8	8,0
Total	100	100	100	100

Especial atención merece la inversión en el sector de la vivienda. Se ha podido calcular que, de la cifra total de la inversión en este período, el 60 por ciento tiene su origen directamente en la acumulación del sector, mientras que el 40 por ciento restante proviene de otros sectores (en el resto de Italia este porcentaje resulta del 9 por ciento). Estas cifras nos parecen sumamente importantes por dos motivos: por una parte, indican claramente que se ha optado por la especulación de la construcción como alternativa a inversiones productivas (en efecto ha acaparado recursos que se habrían podido destinar a ensanchar la base productiva de las regiones del sur); por otra parte, esta corriente de fondos financieros ha pasado principalmente a través de bancos y de instituciones especiales de crédito, alimentando una serie infinita de relaciones políticas de clientela que constituyen uno de los bloques sociales y políticos (el llamado «bloque de la construcción») que no sólo resulta difícil de deshacer, sino que sigue siendo uno de los polos principales de las fuerzas moderadas y reaccionarias del país.

NOTAS

(2) No tenemos en cuenta la diferencia que, en realidad, presenta el propio sector entre el sur (pequeñas unidades productivas, baja tecnología, etc.) y el resto de Italia (5); para simplificar, la consideramos equivalente.



Informe "Cassa" para la Italia meridional

En 1950, en plena reconstrucción industrial, se creó en Italia la «Cassa» para obras extraordinarias de interés público en Italia Meridional, más conocida como «Cassa per il Mezzogiorno». Aquellos eran años de victoria para la burguesía; a la derrota de la clase obrera se unía el control real que las fuerzas económicas conseguirían tener sobre el poder público; basta recordar el papel que tuvo Valletta, presidente de la FIAT en orden a influenciar y a determinar la dirección de la política económica del Estado. «La Cassa per il Mezzogiorno», que depende de un comité formado por diversos Ministerios (Agricultura, Tesoro, Industria, Obras Públicas, Trabajo, Transportes, Participación Estatal, Turismo, Instrucción Pública), presidido por el Presidente del Consejo y un ministro *ad hoc*, se inserta pronto en la lógica de la reconstrucción modelo años 50.

Más que reestructurar el proceso productivo, se debía tender a reestructurar a los «capitalistas», y es ésta la lógica con que empezaron a acudir a las regiones interesadas las ayudas del Estado. La «Cassa» se transforma pronto en una «providencia estatal», el dinero se concede sin poner atención en el tipo de inversiones, en la fuerza de trabajo absorbible en las industrias colaterales que se pueden fomentar o en la pequeña industria que hace desaparecer.

Está ausente totalmente el problema de la ocupación, lo que es, por otro lado, perfectamente lógico dadas las solicitudes de fuerza de trabajo inmigrada por parte de los capitalistas del Norte.

Precisamente, con las ayudas de la «Cassa» surgen en el Sur numerosas fábricas con una alta composición orgánica del capital dedicadas sobre todo a los sectores químico y siderúrgico, que no resuelven nada con respecto al reequilibrio económico del Sur, calculado en el nivel de vida bajo-medio. La última actividad de esta entidad ha sido la creación precisamente este año de una nueva financiera, no como sustitutiva de la «Cassa» sino como una de sus posibilidades de expresión: La Financiera Meridional (FIME).

Aunque ya se había previsto en las primeras leyes de modificación, encuentra aplicación sólo ahora, período de gran esplendor de la financiación. Las ayudas que esta Financiera deberá dar serán, o deberían ser, correspondidas de modo ligeramente diferente. Mientras la «Cassa» contribuía a toda la financiación, la FIME contribuye sólo al 50 por ciento. Con esto se pretende comprometer un poco más a los capitalistas en los resultados de la operación, ya que también ellos arriesgan un poco de capital. De todas formas, el ministro se ha visto obligado a decir que ésta será la regla general de la FIME, aunque, como toda buena ley, tendrá sus excepciones.

Para acabar, las ayudas de la «Cassa» se aplican en las regiones de: Abruzzi, Molise, Puglia, Calabria, Basilicata, Campania, Sicilia, Cerdeña, en el Lacio, en las provincias de Frosinone y Latina, y en una parte de Rieti y de Roma. En las Marche se aplica en el «comprensorio» del río Tronto.



Informe sobre los proyectos especiales

En los últimos meses del 1974 el Ministerio del Presupuesto y la Planificación Económica ha relanzado con fuerza, frente a la agudización de la crisis, la idea de un *plan de emergencia*, ya apuntada —pero sin ningún resultado— en abril de ese mismo año. En abril el plan se basaba en la realización de 24 *proyectos especiales* consistentes en grandes intervenciones en el sector de las infraestructuras civiles cuya ejecución debía encargarse a sociedades de participación estatal (IRI, ENI, etc.) y a las grandes empresas privadas (FIAT, Montedison, etc.). El plan fue entonces duramente criticado por la izquierda y por los sindicatos, ya que trataba de obras de competencia estatal. Como argumento se esgrimía que este planteamiento suponía dar «el Estado en concesión» a las grandes empresas con la excusa de la falta de eficiencia de la administración pública, de las lentitudes burocráticas, y de hecho desautorizar las nuevas instituciones regionales utilizando desde el centro la técnica de la «concesión» a sociedades.

Por otra parte, el procedimiento a través del cual se había elaborado el plan de emergencia y se habían elegido los 24 proyectos especiales no dejaba lugar a dudas. El Ministerio del Presupuesto y de la P.E. se había dirigido, en efecto, a las grandes empresas públicas y privadas rogándoles que le hicieran conocer con exactitud en qué sectores pretendían intervenir, con qué posibilidades, en qué localidades y con qué tipo de proyectos. La respuesta de las empresas fue inmediata. Apareció claro no sólo el interés en la operación sino además el hecho de que se repartían los sectores de intervención. Más aún, para evitar equívocos, optaban por intervenir en operaciones infraestructurales en las áreas (y al servicio) en que habían realizado o estaban por realizar sus instalaciones industriales. Por tanto existía un doble interés: intervenir e intervenir en relación directa con las necesidades de sus instalaciones. De entre todos los proyectos que se presentaron fueron seleccionados 24. La oposición de la izquierda, de los sindicatos y de las regiones, fuese por la metodología, por los fallos institucionales o por la lógica que guiaba las opciones, hundió el plan de emergencia.

Por lo tanto, si bien oficialmente el plan de emergencia partía de la necesidad de relanzar el sector de la construcción como garantía de los niveles de ocupación en fuerte contracción, en el fondo otro era el motivo determinante que estaba en la base de la propuesta. Éste era y es que las grandes empresas italianas del sector motores están en crisis; si bien es cierto que consiguen mantener los niveles de beneficio a través de los profundos procesos de reestructuración empresarial, sin embargo la crisis nacional e internacional no ofrece muchas perspectivas para una nueva fase expansiva. Por tanto, los niveles de beneficio están constantemente en peligro y es preciso encontrar otros sectores de intervención. Se identifica a estos nuevos sectores en la enorme demanda de infraestructuras civiles y sociales: universidades, hospitales, metros, trenes, medidas contra la contaminación, ordenación territorial, infraestructuras de carreteras, etc. La crisis de la construcción de casas y la ineficacia de la administración pública son las excusas para conceder a las grandes empresas la posibilidad de cubrir un mercado interno, dada la crisis de la exportación.

Ahora, con la agudización de la crisis y con un paro creciente, el plan de emergencia es propuesto de nuevo con una serie de modificaciones. En primer lugar, los proyectos especiales son 49 y se distribuyen con un cierto disimulo buscando contentar a todas las Regiones, que han sido consultadas ampliamente con carácter previo. En segundo lugar, corresponde a las Regiones decidir estas concesiones a las grandes empresas, con lo que las Regiones son dueñas de confiar los proyectos especiales a quien quieren y en las formas que les parecen más oportunas: en el fondo no es ya el Estado quien otorga las concesiones, sino la Región (pero después que el Estado ha aprobado todos los proyectos).

El plan se basa también en la propuesta de concentrar en un solo organismo (la Región) los miles de centros de decisión que hasta ahora impedían la puesta en práctica de los proyectos públicos y de confiar a un solo centro (una gran empresa pública o privada) el papel de *contratante general* que luego concederá las obras a las grandes o pequeñas empresas públicas o privadas. El plan de emergencia prevé un gasto de 3.500 billones de liras en 5 años con la previsión de 350.000 unidades laborales a ocupar. Esto excluye la construcción de viviendas y de escuelas, para concentrar sus cinco sectores de intervención en construcción universitaria y sanitaria, transportes, defensa del ambiente y sistematización del territorio.

No cabe duda de que la nueva formulación del plan de emergencia camufla las resistencias, aunque en el fondo bien poco viene a modificar: la utilización de las Regiones, la crisis que se agrava, la preocupación de los sindicatos por los niveles de ocupación, la extensión del número de proyectos para una participación más igualitaria del gasto público, todo tiende a hacer menos consistente —y por tanto sólo formal— la oposición.

Confirmando esto, el nuevo gobierno presidido por Moro ha insertado en su programa, sin ninguna duda, el plan de emergencia. Las dos cuestiones de fondo que permanecen son: a) el nuevo gasto público destinado al plan en una situación en que el bloque del gasto público es uno de los asideros de la política gubernativa, y no parece posible recurrir a la solución de nuevos gravámenes fiscales ni tampoco a un corte de los derroches por las consecuencias negativas que esto tiene en el bloque ligado a las clases dominantes; b) porque una parte (50 %) del plan está constituida por las obras «ordinarias» ya aprobadas por el Estado y por las Regiones, toda la operación se configura, no como añadida del gasto público corriente, sino *sustitutiva* de los mecanismos que debían realizarla: en este sentido mientras por un lado los datos sobre la previsión del empleo no son *adjuntos*, por otro lado también la alegación de la excusa de subsanar la falta de eficacia del aparato público aparece como una victoria de la nueva tecnocracia privada y pública respecto a la burocracia tradicional.

II. El capital público

La intervención del estado en la actividad económica en Italia

El saneamiento de situaciones enormemente deficitarias producidas como consecuencia de las arriesgadas políticas crediticias de algunos grandes bancos determinó en los años 30 la primera y sin duda fundamental intervención directa del Estado en la economía italiana. En efecto, la constitución del Instituto para la Reconstrucción Industrial, más conocido como IRI, se remonta a los años 30.

Como consecuencia de esta intervención, el sistema bancario pasó a ser regulado, en Italia, por un Instituto central público de emisión, provisto de eficaces controles sobre el volumen y las modalidades de las actividades crediticias. A través de la constitución del IRI, el Estado pudo también ponerse en condiciones de mantener un control directo sobre una primera parte de la producción industrial. Más que una elección racional en orden a la consecución de estos objetivos, el control de la economía por parte del Estado fue el resultado de exigencias coyunturales derivadas de la necesidad de salvar empresas en quiebra, salvamento necesario para evitar un desempleo que habría «contaminado» la aséptica normalización deseada por el régimen fascista.

La legitimación de la intervención pública en la economía

La fórmula IRI permite que la clase política del segundo período de la posguerra actúe tempestuosamente en una economía que debe desarrollarse en un plazo breve. La experiencia adquirida por el IRI en la siderurgia es valiosísima, y no se olvide que la siderurgia representa el sector que proporciona los instrumentos indispensables para el despegue económico. El plan de reestructuración de la industria siderúrgica facilita el establecimiento de empresas que proporcionan productos esenciales para las empresas privadas del norte, particularmente para el sector metalúrgico. El instrumento IRI en poder del Estado es providencial por cuanto aporta rápidamente capitales, tecnología y *management*.

Justificada por estas primeras finalidades, sobre las cuales concuerdan fácilmente los empresarios privados, la actividad del IRI, y posteriormente del ENI (organismo petrolífero del Estado), se extiende y se diversifica. Durante los años 50 el IRI interviene en la siderurgia, en las construcciones mecánicas, los astilleros, el sector eléctrico y la navegación. En los años 60 se consolida la estructura operativa con la institución de nuevas financieras y con la intervención en sectores tan variados que ya no cabe el tibio entusiasmo demostrado anteriormente por la industria privada. A la neta disminución de la cuota correspondiente a la industria naval (astilleros y empresas navales) se contraponen el aumento de las industrias de construcciones mecánicas, sector telefónico y actividades bancarias, de las actividades relacionadas con la distribución, las autopistas y el transporte aéreo. La intervención del ENI en la economía, justificada por la necesidad de organizar una amplia red de distribución de las fuentes de energía, petróleo y gas natural, se desarrolla de acuerdo con un impulso empresarial, el de Enrico Mattei, que da lugar a resultados todavía más aparatosos que los del IRI. A este respecto, consideramos suficiente recordar que, entre los años 1957 y 1962, el producto neto del ENI aumenta en un 14 por ciento, contra el 45 por ciento de la facturación IRI. (1)

¿Pueden considerarse justificadas estas intervenciones, tanto bajo el aspecto cuantitativo como desde el punto de vista de los sectores industriales afectados? La legitimación de la intervención pública en la economía está apoyada por escuelas que no son ni radical-revolucionarias, ni mucho menos epígonos del estatismo bismarckiano. Están convencidos de ello incluso los defensores del liberalismo. Un conocido representante del área moderada del Parlamento, La Malfa, en un informe presentado en 1951 al Consejo de Ministros, proponía «las siguientes finalidades prioritarias para las empresas de participación estatal: a) actuar como instrumento directo de la política

gubernamental; b) remediar las deficiencias de la iniciativa privada; c) contrastar las tendencias monopolísticas de la industria privada».

Este «principio de legitimación» no se ha reflejado en la práctica de los hechos. En realidad, los objetivos que la clase política había especificado ya desde los años 1950 y que pueden leerse en los numerosos documentos referentes a la planificación económica, no han hallado ninguna realización en las empresas de participación estatal. Pensemos en la eliminación de las diferencias, por lo que respecta a la renta, de distribución de la potencia de trabajo y los servicios sociales entre el norte y el sur. Pensemos en un desarrollo equilibrado y sin fases recesivas. Pensemos en la creación de un aparato productivo muy diversificado, presente en los sectores tecnológicamente más avanzados y tributario el menor grado posible de la producción extranjera. Lo que se ha conseguido supone, en cambio, la formación de amplias posiciones de renta en el sector público y las correspondientes posiciones: monopolísticas.

Las posiciones de renta de las Participaciones Estatales (PP.SS.)

Comparando la mecánica operativa de las PP.SS. con las líneas directrices teóricas de una intervención pública legitimada por los criterios que hemos expuesto, aparecen unas realidades que obligan a ulteriores consideraciones. Una de éstas se refiere al indudable disfrute de una renta de posición por parte de las empresas controladas por las PP.SS. Se trata evidentemente de una renta de posición en el mercado como resultado de la conjunción de varios elementos.

Son varios los productos, como los siderúrgicos y otros de la industria mecánica, algunos servicios, como por ejemplo los servicios telefónicos, que, en realidad, no tienen ninguna necesidad de buscar un mercado para la salida de sus productos, de conquistar un comprador: producir en estos sectores significa vender, significa ocupar una posición de renta sectorial (el caso del gas natural es el ejemplo más claro).

Debemos añadir que los fuertes capitales que requieren algunos de estos sectores —como por ejemplo la siderurgia o las instalaciones telefónicas— llevan obviamente a la formación de un mercado monopolístico en el que está presente solamente la actividad pública. Ahora bien, una posición dominante de este tipo no solamente contrasta con la hipótesis de fondo y no puede relacionarse con el principio de la lucha contra las posiciones de monopolio antes mencionado (2), sino que no está justificada por ningún interés público, a no ser que se trate de un servicio que se considere necesario administrar en régimen de monopolio por determinadas circunstancias históricas y económico-estructurales. Pero en este último caso, vale la pena recordarlo, es indispensable el control de estas posiciones de monopolio por parte de sectores más amplios que los que están representados por las élites que actualmente están en el poder.

El problema de los «salvamentos» y la función de amortizador de las contradicciones capitalistas

El especial tipo de financiación de que disponen las PP.SS. permite incrementar su patrimonio con la adquisición de empresas pasivas o en quiebra, o bien permite mantener considerables pérdidas de administración durante un número ilimitado de ejercicios financieros. Esto es posible, en primer lugar, a través de la atribución por parte de la Hacienda Pública de «fondos de dotación», con los cuales el IRI, el ENI y los otros entes de gestión cubren los déficits de sus sociedades operativas mediante sus sociedades financieras. Esta integración financiera permite que el sistema de las PP.SS. cubra cualquier pérdida, incluso

las de un «holding» —como sucede actualmente con la Finmare, el «holding» del sector de los transportes marítimos (3)— con los recursos financieros de otras empresas y de otros «holdings». Estos recursos, como ocurre con las empresas privadas, proceden de beneficios de ejercicio o de la contribución de los accionistas privados; con el privilegio, respecto a las empresas privadas, de que pueden proceder de la emisión de obligaciones o de fondos de dotación.

A través de estos últimos medios se efectúa un trasvase de recursos públicos desde el aparato central, periférico o instrumental del Estado (empresas autónomas, «Ente Nazionale Energia Eléctrica») al ámbito de las PP.SS., trasvase que pone en conexión el poder político y el *top management* de las mismas PP.SS. (4) Esta conexión pretende realizarse bajo el manto «ideológico» de funciones inderogables, como el salvamento de empresas en crisis, salvamentos que, de no producirse, darían origen a los traumas sociales del desempleo. Una amortización por lo tanto de los sobresaltos y las contradicciones del sistema capitalista que apenas si esconde la continuación de sus propósitos reales: la continua reconstitución del beneficio en la órbita privada. Los salvamentos, por otra parte, además de penalizar los recursos públicos, proporcionan al empresario privado que vende, dinero fresco que puede utilizar en operaciones especulativas, inmobiliarias o financieras.

La expansión del área de intervención de las PP.SS.: ¿complemento del sistema de la iniciativa libre o negación del mismo?

La política de los salvamentos ha contribuido también a determinar la actual estructura operativa de las PP.SS. Observando globalmente la expansión del área de intervención pública, según los efectos directos e indirectos que las inversiones efectuadas determinan en la economía, y por lo tanto en su desarrollo, saltan a la vista algunos datos interesantes.

Las inversiones públicas aumentan constantemente hasta los años 1963 y 1964; tienen una pausa en este período, es decir, en unos momentos en que los efectos de nuevas inversiones habrían evitado la recesión, aunque también habrían restringido inevitablemente el área de influencia de la industria privada, y vuelven a aumentar en los años sucesivos, hasta alcanzar, en 1972, casi el 50 por ciento de las inversiones globales correspondientes al sector industrial (5).



Nati della FINA lavoriamo con impegno, in tutti i nostri settori, dalla ricerca petrolifera alla produzione e distribuzione di carburanti, lubrificanti, gas liquidi e prodotti speciali. Perché ci piace il futuro, perché pensiamo sia nostro dovere contribuire a vivere meglio.



Fina... non solo benzina



Gianni Agnelli, presidente de la CONFINDUSTRIA.

Las inversiones de las PP.SS. corren la misma suerte, lo que demuestra la estrecha relación entre las decisiones de política monetaria de 1963 y 1964 y la función subsidiaria que se pretendía atribuir todavía en aquel entonces a la intervención pública en la economía (6). La marcha actual, por el contrario, es el resultado de una intervención pública en el desarrollo que corresponde a la dicotomía del actual sistema económico: la industria pública, con una aceleración que los economistas sitúan hacia 1967, se equipara en adelante con la industria privada, y para ello se beneficia de la importante ventaja proporcionada por la unión directa con los centros de poder público y adquirida en la situación de privilegio producida por la utilización de los fondos de dotación y de las distintas formas de incentivo.

La ideología de las PP.SS.: el problema de la economicidad de la gestión

La situación creada, a la que nos hemos referido antes, difícilmente puede conciliarse con el criterio de la «economicidad» de gestión dispuesto por la ley de 1956 que instituye el Ministerio de las PP.SS. La mención introducida por la norma jurídica se ha superpuesto magníficamente a la situación de hecho de aquel período, que era la de tranquilizar al capital privado respecto a las intenciones nada abusivas del aparato público y por lo tanto respecto a la voluntad de no utilizar este instrumento como medio de estímulo o de competencia en relación con la industria privada.

Hasta 1967, en realidad, tanto la clase política como, obviamente, el *top management* de las PP.SS., han mantenido esta postura subordinada que responde al deseo de no causar ulteriores dificultades al sector privado. Durante los años que preceden a esta fecha, el IRI busca el manto ideológico para su actividad en la reiterada confirmación del respeto del criterio de la economicidad de las intervenciones, especialmente frente a las peticiones concretas de algunas partes sociales —sindicatos y oposiciones de izquierda en el Parlamento— que solicitan compromisos precisos de inversiones sectoriales y territoriales, especialmente en el Sur.

La pantalla de la economicidad ha servido para justificar la no intervención en los sectores que pudieran molestar a la iniciativa privada, pero no ha servido ciertamente para cubrir nuevas adquisiciones dictadas por intereses de poder, ni graves pérdidas de gestión (recordemos el actual déficit de la Finmare y la prolongada crisis de Italsider).

El criterio de economicidad (7) previsto por la ley ha funcionado bien a nivel ideológico. La elección, reservada a las PP.SS. para actuar con los instrumentos del derecho civil previstos para las sociedades anónimas, ha impedido cualquier control eficiente de los balances tanto de los Entes de Gestión como de las sociedades en conexión con los mismos. Ha impedido además que se aclarasen públicamente los criterios de inversión y de oportunidad económica, sobre los cuales el pretendido «secreto» que debería proteger a quien actúa en el mercado en las mismas condiciones que la empresa privada, ha permitido correr un velo de complicidad: el resultado efectivo ha sido pues el de encubrir con el señuelo de las prescripciones legislativas, cualquier clase de maniobras y malversaciones.

Para el poder político ha sido muy interesante que esta situación, extremadamente cómoda, se estabilizase.

La gestión de la política de intervención de las PP.SS., confiada completamente a tecnócratas (como han pretendido hacernos creer hasta hoy), ha proporcionado una elegante coartada sin comprometer los resultados deseados. Y los resultados más importantes se han conseguido en el campo de la penetración de los intereses entre la clase política dirigente y el vértice burocrático de las PP.SS., con el uso y el abuso de los recursos públicos, que se ha revelado como una operación de «privatización» de lo público realmente ejemplar.

Cuando, a partir de 1969, la clase política consideró que era inaplazable la intervención pública para poder sostener el desarrollo del sistema económico que empezaba a acusar en su marcha una recesión alarmante, y al objeto de evitar la crisis del sistema capitalista, que habría apresurado la caída de sus posiciones de dominio, las PP.SS. empezaron a funcionar como un elemento estabilizador.

La ideologización de este comportamiento contradictorio, llevado a cabo a través del control público de la economía, se ha realizado de acuerdo con el siguiente esquema. En primer lugar, el seguir manifestando, hasta finales de los años 60, que era absolutamente urgente un saldo positivo entre los ingresos y los gastos y el negarse a entrar en la lógica de la «irización» (IRI) indiscriminada para salvar los desequilibrios de los empresarios; el reivindicar posteriormente, en los años 1968-1969, una lógica de intervención distinta en la que la «eficacia» de la función encomendada a las PP.SS. debe valorarse de acuerdo con la necesidad de eliminación de los «estrangulamientos infraestructurales en el campo de los servicios», de «garantizar a todo el complejo industrial algunos servicios esenciales», de desarrollar directa o indirectamente una «función de estímulo o de orientación tanto respecto al traslado y a la racionalización de las inversiones, como respecto a la dimensión del aparato industrial y a la diversificación del aparato productivo».

El propio informe del Ministro a las PP.SS. a que antes nos hemos referido, nos aclara lo que debía entenderse por eliminación de los «estrangulamientos infraestructurales» y suministro de «servicios esenciales para el complejo industrial». Se trata del positivo desarrollo de la STET en el campo de las telecomunicaciones y de las importantes realizaciones llevadas a cabo por la Sociedad de autopistas y por el ENI.

En el mismo contexto, además, la interpretación auténtica de cómo debe entenderse la eficacia, y por lo tanto la «eficiencia» de la acción llevada a cabo por las PP.SS., va unida claramente a la noción de los «nuevos cometidos» que deben confiarse a las mismas PP.SS. «Al crear lo nuevo —concluye el informe— la empresa pública deja de efectuar una simple sustitución con respecto a la actuación privada (el subrayado es mío), como parecía dar a entender cuanto antecede, y se propone en cambio una función organizativa más compleja» que puede identificarse en primer lugar en la creación de iniciativas de «proporciones ingentes», capaces de contrastar con la acentuada tendencia oligopolística de la escena internacional, y asimismo en la capacidad de aprovechar al máximo las «economías de escala» y de estructurar una presencia eficaz «en los sectores más importantes y tecnológicamente más avanzados».

Se trata de una especie de «declaración de guerra» en la que la industria privada no podrá ser compañero de armas, si pensamos en las dificultades por las que atraviesan, en un período inmediatamente sucesivo, nuestras mayores empresas pertenecientes al pool oligopolístico internacional (Pirelli y Fiat).

La ideología de las PP.SS.: los nuevos cometidos

La ampliación de la esfera de intervención pública coherente con este programa, llevada a cabo en un momento de debilidad general de la industria privada a causa del crecimiento político de las organizaciones sindicales y de su mismo debilitamiento objetivo frente a la competencia de tecnologías avanzadas que se han afirmado en el plano internacional, permite que la industria pública establezca un cerco completo de intereses alrededor de la industria privada (pensemos en la expansión del EFIM en los sectores de la alimentación y mecánico y en la penetración de la intervención pública en el sector de los grandes almacenes de distribución y a un control más articulado de la clase política sobre todo el mundo empresarial, a través de la operación Montedison).

Debemos subrayar cuanto ya hemos expuesto antes: la afirmación de los «nuevos cometidos» de la intervención pública en la economía coincide con la necesidad objetiva del sistema de seguir recibiendo una lubricación a través de la continuación de las inversiones a un ritmo por lo menos igual al del pasado.

Teniendo en cuenta la «indiferencia» (8) demostrada por el empresario privado, de no haber encontrado al empresario público dispuesto y capacitado para mantener una cuota elevada de inversiones industriales, se habría producido una más fuerte caída de las tasas de empleo y de renta real.

Frente a esta nueva situación en la que el poder político, o mejor dicho la élite que detenta el poder, controla directa o indirectamente gran parte del desarrollo, y en la que por lo tanto se limita la participación de la empresa

privada en el control de la sociedad, las reacciones y las opiniones han sido obviamente divergentes: por una parte, hay quien incluso ha lanzado la hipótesis de un posible final «socialista» (9); por otra parte, hay quien ha advertido y subrayado la mucho más grave compenetración entre el poder político y el poder económico, anunciando claramente la crisis irremediable del sistema de mercado y de la libre iniciativa (10).

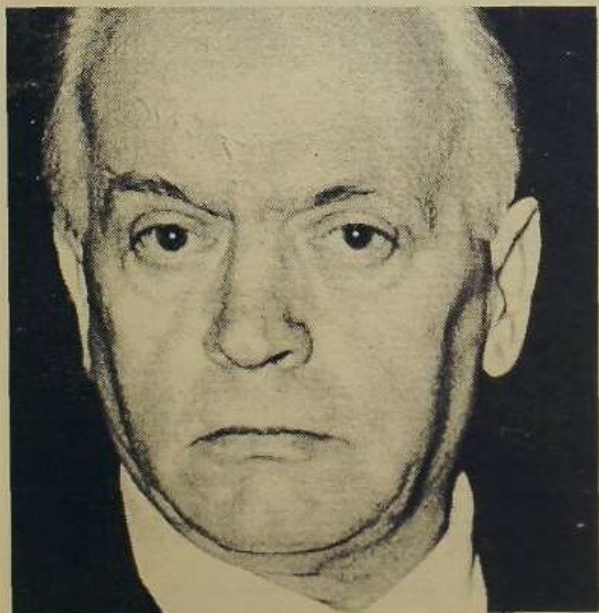
La realidad es que mientras la primera opinión debe considerarse como una hipótesis de trabajo, puesto que hace necesaria una voluntad política de la élite dirigente muy diferente, la segunda comprueba un dato de hecho que se funda en la continuidad de la lógica de la «privatización de lo público» que, evidentemente, no puede gustar.

Intervenciones actuales del Estado: apoyo frente a una economía en crisis y mantenimiento de los objetivos relativos a un desarrollo sectorial y territorialmente equilibrado

Con la entrada en función (junio de 1972) del EGAM, Ente de Gestión en el sector minero, de la siderurgia especial y de la industria mecánica; con la institución del GEPI, Ente de Gestión creado para detectar empresas en peligro y promocionar su saneamiento; con la fuerte aceleración de las inversiones efectuadas por el EFIM (200.000 millones aproximadamente de inversiones realizadas en 1971-1972, correspondientes al 88 por ciento aproximadamente de la facturación del grupo), la intervención pública en la economía ha saltado completamente las vallas teóricas de una frontera entre lo público y lo privado para adquirir una nueva proporción y colocarse también en una línea de reequilibrio de nuestro complejo productivo.

En efecto, se puede comprobar la existencia de condiciones al mismo tiempo alarmantes e interesantes, que deben ser examinadas sin hipocresías, aunque parece bastante claro que la crisis económica actual hace que sea problemática, por lo menos en parte, cualquier apreciación.

Nos encontramos frente a la «refundación», disfrazada magistralmente por una crisis que sin duda tiene sus responsables, de un penetrante sistema de salvamento que, además de proporcionar a las empresas privadas dinero líquido para cualquier clase de operaciones, permite que la clase política que detenta el poder mueva todos los resortes del *sotto governo*. En efecto, el salvamento se lleva a cabo sin directrices específicas, con la exclusión del control, aunque mínimo, de la opinión pública, bajo la presión de circunstancias particulares y con la única excepción de la función mediadora —o de encubrimiento— confiada en algunas ocasiones al Ministro de Trabajo. Por otra parte, no podemos omitir el aspecto que podemos llamar «social» del problema.



Tullio Torchiani, vicepresidente de Montedison.



Leopoldo Rielli, presidente del ENI.

Las Participaciones Estatales, más allá de las polémicas sobre el pasado (que se refieren particularmente a las instalaciones de la Italsider de Taranto y las inversiones del ENI en Sicilia), más allá de la tendencia a las inversiones «capital-intensivas» que manifiestan su estructura oligopolística, colocan aproximadamente el 60 por ciento de sus inversiones en el Sur, cuota que en todo caso corresponde a un fuerte compromiso de actuación y que tiende al logro de los objetivos establecidos por la legislación vigente en favor del Sur (11), de acuerdo con las manifestadas finalidades de una política planificada que ve en el problema del Sur el problema central de nuestro desarrollo.

Junto a estas consideraciones, debemos añadir que la política de los salvamentos recibe una justificación social por parte de los mismos sindicatos, obviamente porque ven en la misma la posibilidad de impedir la salida del mercado de trabajo de muchos trabajadores subordinados.

Pero existen otras consideraciones.

Partiendo de la constatación, dada la actual afirmación a nivel internacional de un sistema oligopolístico, de que para salvaguardar la autonomía de elección y persecución de los objetivos cualitativos de desarrollo en el interior de cada país, debe necesariamente crearse una estructura industrial capaz de enfrentarse con la estructura oligopolística internacional (12), parece evidente la necesidad de reforzar el papel del empresario público por lo menos en aquellos sectores que se consideran estratégicos para la independencia del propio país. Y esta afirmación se complementa con otra, introducida por economistas dignos de la mejor atención (13), en el sentido de que se considera indispensable la intervención de una importante componente pública en la producción industrial para mantener constante y sin graves recesiones el actual ritmo de desarrollo.

En realidad, éste es el problema. El considerar la intervención pública como un elemento valioso e insustituible en el desarrollo económico, no puede significar aceptar o ser indulgentes con el embrollo de intereses entre la élite que detenta el poder y el management de las PP.SS. Este es el nudo que hay que deshacer. La intervención pública, que no está expuesta a la dura lógica de la comparación entre gastos e ingresos existente en el mercado, debe encontrar su propia legitimación en un control «democrático», es decir, ampliamente difundido entre las partes sociales afectadas.

Esto equivale a resolver uno de los aspectos fundamentales de la democracia contemporánea, es decir, plantear las premisas para la transición de la democracia formal, dominada en realidad por los «señores» de la política y de la economía, a la democracia sustancial y a la auto-administración social, con la perspectiva de un socialismo autonomista y liberador.

Franco FERRAROTTI

NOTAS

- (1) Ver M. V. Posner, S. J. Woolf, *La empresa pública en la experiencia italiana*, Turin, 1907, pág. 64.
- (2) S. Lombardini, *Monopolio y competencia en la política económica*, Milán, 1973, págs. 15 y 16.
- (3) El déficit de la Finmare llegará en 1974 a los 190-200.000 millones aproximadamente.
- (4) Ver R. Prodi, *Sistema industrial y desarrollo económico en Italia*, págs. 11 a 42.
- (5) Ver M. D'Antonio, *Desarrollo, crisis del capitalismo italiano*, 1951-1972, Bari, 1973, pág. 253.
- (6) Ver P. Sylos Labini, *Sindicatos, inflación, productividad*, Bari, 1972, pág. 197.
- (7) Sobre los requisitos de «economicidad» ver M. V. Posner, S. J. Woolf, ob. cit., pág. 46; F. Cavazzuti, *Capital monopolístico, empresa e instituciones*, Bolonia, 1974, págs. 116 y sig.
- (8) Debemos observar que la «desafección» ha coincidido extrañamente con las dificultades para seguir manteniendo competitiva la producción de bienes, que se ha presentado al superarse las posiciones de la renta parasitaria (explotación de las posiciones de mercado y bajo coste de la mano de obra).
- (9) P. Sylos Labini, *últ. ob. cit.*, págs. 160, 161.



SCOPPIA LA RIVOLTA CONTRO IL CARO TELEFONO



NON PAGHIAMO LA BOLLETTA

come i sindacati a Torino e Venezia

Chiediamo:

- 1 - l'abolizione degli aumenti del canone e della scatto
- 2 - l'abolizione della introduzione della durata a tempo per le telefonate urbane
- 3 - l'abolizione del «minimo garantito» di 200 scatti
- 4 - l'abolizione degli aumenti per i nuovi impianti
- 5 - investimenti qualificati a favore dell'utenza popolare e della sviluppo dell'economia, con riferimento specifico alle 900.000 domande da risolvere, come:

— al prestito prepagamento davanti alle SIP, via Prodi 19
— ai bucheti che verranno organizzati davanti agli uffici postali, ai municipi e alle sedi dei comitati di quartiere
— nella zona di punto di raccolta a:

— nelle opere di edilizia sociale e nell'edilizia della politica di sviluppo dell'edilizia
— pubblicazione completa dell'impresa e controllo aperto e democratico su di essa.

Per questi motivi esaltiamo l'insubordinazione della bolletta.

Comitato provinciale contro il caro-telefono
sede: via Tullio 6 - Telefono: 206546 - 220179

(10) Ver Informe anual Gobernador de la Banca de Italia correspondiente al año 1973.

(11) La Ley 853 de 1971, que reforma el sistema de los incentivos para las inversiones industriales en el Sur, obliga a las PP.SS. a establecer en el Sur, el 80 por ciento de las nuevas instalaciones y el 60 por ciento de las instalaciones totales.

(12) V. Lombardini, *Monopolio y competencia*, pág. 18.

(13) P. Sylos Labini, *Problemas del desarrollo económico*, Bari, 1970, pág. 171.

Capital industrial y capital financiero: las "Participaciones Estatales"

En el marco político italiano existen dos elementos de notable importancia: la relación cada vez más estrecha entre el capital industrial y el capital financiero y la presencia, cada día más sólida y equilibrada, de las Participaciones estatales (P.E.).

En estos momentos en que vuelve a ponerse en tela de juicio muchos de los equilibrios de poder entre los diversos sectores del capital, y entre éste y la propiedad, el papel del capital financiero, su estrecha relación con el capital industrial es cuanto menos característica, contribuye a que se realicen desplazamientos concretos de las relaciones de fuerza.

El capital directamente productivo, sea público o privado, en sus extensiones más allá del sector original de producción, utiliza sociedades financieras para controlar con mayor agilidad los nuevos sectores de inversión (agricultura, transformación de productos agrícolas, distribución, construcción, rentas) para efectuar desplazamientos concretos de las relaciones de fuerza y para determinar las operaciones de la bolsa, es decir, para buscar cómo hacer frente a las dificultades que impone la gravedad de la crisis. Un ejemplo representativo: la FIAT, principal fábrica automovilística italiana, continúa efectuando chantajes al gobierno, pues amenaza con el despido temporal (!) de gran parte de los obreros del sector automovilístico si el Estado no le permite que su grupo, a través de la financiera por él controlada (IFI-Istituto Finanziario Italiano), pueda operar con parte del dinero asignado a proyectos especiales.

El papel de las P.E. se integra perfectamente en el interior de este esquema, que contempla el intento de superación de las viejas mediaciones entre los capitales. Dejando aparte las buenas intenciones —como quedará demostrado por la brevísima historia que explicaremos a continuación—, las P.E. se configuran en el doble aspecto de dar nueva vida a las ramas secas de la industria y de mantener los desplazamientos de los capitales y la variación de los sectores productivos más significativos.

Durante la década de 1950 se plantea la exigencia de la reestructuración nacional, ligada a la expansión del capitalismo USA en Europa. En este periodo se contempla el desarrollo y el crecimiento de las mayores industrias italianas; por una parte, aumenta la influencia de USA a través de la consolidación y la ampliación del mercado; por otra, los rendimientos y los beneficios inmobiliarios recuperan posiciones y mantienen una situación importante en la división de los frutos de las especulaciones.

En la década de 1960, el desarrollo industrial y la tendencia a la concentración capitalista tomarán un nuevo aspecto, debido a la necesidad que experimenta el capitalismo italiano de competir a nivel internacional. En realidad, a la burguesía se le plantea con urgencia el problema de una reestructuración que le permita:

- a) enfrentarse con un proceso de renovación tecnológica
- b) desprenderse del lastre de los sectores más atrasados.

En este contexto se van desarrollando las P.E., en la medida en que se impone la necesaria mediación en el nuevo desarrollo económico y la recuperación de los estratos atrasados que no pueden eliminarse, ni tan sólo redimensionarse.

Las P.E. desempeñarán este papel de mediador entre el capital público y el privado con el fin de volver a sintetizar, en un nuevo nivel y con nuevas proporciones, la tasa de beneficio de las empresas, mediante la expulsión, sin eliminaciones, de los sectores atrasados, los cuales son necesarios para la conservación de la clase capitalista.

En sus orígenes las P.E. constituyeron, a través de sus intervenciones, un momento de ruptura frente a las orientaciones de los grandes grupos industriales. La decisión de intervenir en el sector siderúrgico, en el energético y en el de la química básica tuvo precisamente esta característica.

Estas decisiones estuvieron esencialmente influidas por las fuerzas que desde el interior de las P.E. expresaban las contradicciones del capitalismo italiano. A partir de mediados de los años 60 se dieron una serie de hechos que invirtieron esa tendencia en el seno de las P.E. y que recompusieron algunas de las contradicciones entre el capitalismo público y el privado. En este periodo se da la obra de recomposición que desarrolla el entonces presidente del ENI (Cefis) entre este organismo y las grandes compañías multinacionales extranjeras; también en este periodo madura dentro del IRI la concepción de la gran empresa mixta de carácter multisectorial en el interior del Estado.

En los últimos años se han perfilado dos tendencias: las participaciones estatales amplían la gama de sus intervenciones y, a la vez, apuntan a una creciente privatización de su papel. Pertenecen a esta lógica las orientaciones que prevalecen en las intervenciones que tienen como meta la infraestructura y los servicios. La concesión de 2.500.000 millones para 24 proyectos especiales no significa más que una política coordinada entre las grandes empresas públicas y privadas (ENI, IRI, EFIM, FIAT, Montedison) para sustituir de hecho al Estado y a sus órganos administrativos periféricos, a las regiones, a los municipios y a las entidades locales en general.

Las P.E. proceden por lo tanto a integrarse estrechamente con el capital monopolista y se subordinan a las exigencias de desarrollo de éste. Debido a esta integración, el IRI se ha visto obligado a no desempeñar un papel autónomo y alternativo (como cuando el IRI rechaza el compromiso con la electrónica Olivetti, o desiste, junto con el ENI, a la «irización» de la Montedison), y el ENI, en el momento de la crisis energética, no ha podido cumplir su función en un sector tan limitado como el del aprovisionamiento de combustible. En la década de los 70, las participaciones estatales intervienen en el sector de la construcción de viviendas no sólo con la intención de administrar directamente una parte de las inversiones estatales para viviendas económicas y populares, sino también para racionalizar el sector y para introducir en él nuevas tecnologías, nuevas metodologías de intervención y nuevos materiales.

El Italstat, financiera del IRI, de la que a continuación hablaremos con cierto detalle, es el portavoz de este programa. Son interesantes algunas de las intervenciones realizadas en el territorio nacional, como el eje de equipamientos de Catania, la tangencial de Nápoles o la aldea de Sicir en el nolano. Las operaciones realizadas por el Italstat en el territorio no son operaciones puramente inmobiliarias, sino que representan una relación real, como veremos, entre el capital público y el privado. La falta de desarrollo, incluso en términos de ordenación del territorio, de opciones más avanzadas en materias urbanísticas, deriva del hecho de que el mundo capitalista, incluso el empresariado público, se ha dedicado hasta ahora, o al menos hasta la crisis estructural que estamos viviendo en estos momentos, a otros sectores y no tenía ningún interés en tocar esas rentas parasitarias, directamente relacionadas con el gran capital y con los intereses de éste. En último término, el objetivo de las grandes P.E. (y actualmente también de la Montedison y la FIAT) es la planificación del territorio y el control de las opciones de la comunidad.

Antes de pasar revista detalladamente a los Institutos de las P.E. que operan en Italia deseamos proceder a un análisis del funcionamiento del EGAM, el cual se presenta como expresión de los aspectos negativos del papel de las P.E.

El EGAM (Ente Autonomo di Gestione per le Aziende Minerarie Metallurgiche) es una empresa con participación estatal que fue fundada en 1958 y que sólo entró en servicio en 1971. Se trata de un organismo creado bajo el patrocinio del ministro Piccoli, de la DC, y su función es marginal con respecto a las demás sociedades con participación estatal: ENI, IRI, EFIM.

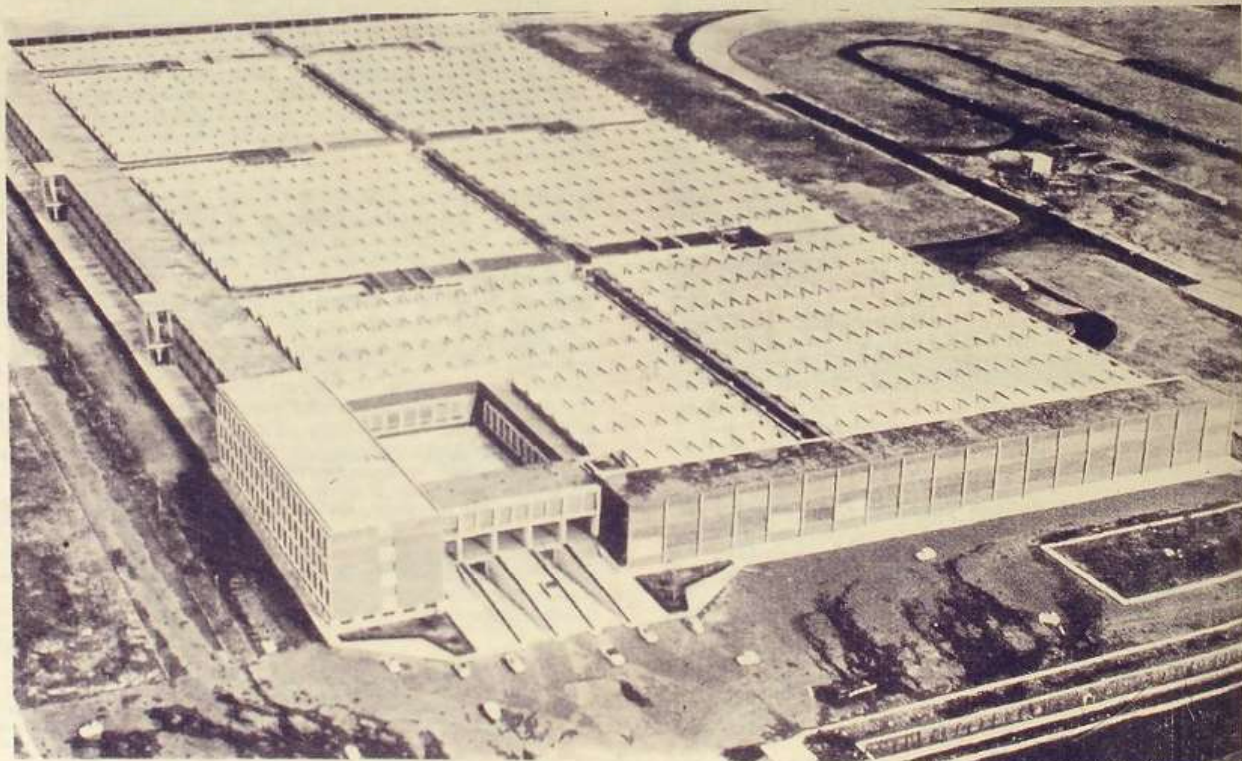
El EGAM actúa en tres sectores: a) el sector minero-metalúrgico, en el que se integran AMMI, Solimine, Monteamiat y la coquería; b) el sector siderúrgico, en el que la sociedad más importante es la SIAS; c) el sector mecánico-textil, donde se concentran Cognetex y la nueva San Giorgio y donde Simates desempeña el papel de sociedad puntera. Un análisis más atento de los heterogéneos sectores en los que interviene el EGAM nos los presenta como un enésimo y macroscópico ejemplo de vagón clientelar chupadín. En realidad, los sectores de intervención atraviesan una grave crisis tanto por la competencia económica internacional como por el hecho de ser las ramas secas de otras sociedades con participación estatal y privada cedidas precisamente al EGAM. Este organismo ha administrado los sectores siderúrgico y mecánico-textil sin que existieran precisas razones de tipo económico o de homogeneidad de intervención: el sector siderúrgico podía inscribirse directamente en el grupo FINSIDER (IRI), ya encargado de este tipo de intervenciones cuando mediaba la participación estatal, en tanto que la forzosa gestión de este sector, en el que convergen todas las sociedades con balances deficitarios, ha creado como reflejo el sector mecánico-textil, en el que se integran también otros organismos impuestos al EGAM por FINMARE y por Montedison. Así, esta última ha cedido la Montepomi y Montevecchio que tienen un déficit mensual de 1.000 millones. El papel del EGAM es también el de recaudador público, lo cual es un ejemplo del poder clientelar que, en los últimos veinte años, ha formado la DC en Italia.



Eugenio Cefis, presidente de la Montedison.

Para pasar a la confección de un breve inventario de los principales componentes de las sociedades con P.E., digamos primeramente que su papel tiende a aumentar en importancia a medida que las intervenciones estatales tiendan a cubrir un arco mayor de intervenciones, particularmente los turísticos, de la construcción y territoriales en general.

Los grupos de las P.E. son: IRI, ENI, EFIM, EGAM. Del EGAM ya hemos hablado.



Regiones y descentralización política y administrativa

En 1970, a casi veinticinco años de la aprobación de la Constitución, en la cual se preveía en el artículo 114 su institución —tras una interminable serie de diatribas y enfrentamientos políticos—, se llevaban finalmente a cabo las elecciones para los Consejos Regionales en toda Italia.

Con la institución de las catorce regiones de «estatuto ordinario» (existían ya cinco con «estatuto especial» en las regiones fronterizas con fuertes minorías étnicas y en las islas: Valle de Aosta, Trentino-Alto Adigio, Friuli-Venecia, Sicilia y Cerdeña) parecía que se abría una página muy importante en la historia del Estado unitario italiano; de hecho se pasaba de un modelo extremadamente centralizado de organización del poder a una estructura mucho más articulada de decisiones y gobiernos que, al menos en teoría, hubiera podido abrir una nueva posibilidad de democracia.

Un vicio estructural de la administración pública italiana había sido siempre la excesiva diferencia de poder, dimensión y medios financieros a disposición de los dos niveles fundamentales de gobierno: el central, inalcanzable, representado por los ministerios romanos, y el local, correspondiente a los municipios en todo el territorio nacional. Los municipios italianos no constituyen un conjunto homogéneo; de hecho se va desde ciudades como Roma y Milán con varios millones de habitantes, a pequeñas localidades con pocos centenares de residentes, en ambos casos con iguales poderes, competencias y deberes. Con el desarrollo económico esta situación había llevado a gravísimos desarreglos; por ejemplo, a causa de su modestísima capacidad contractual, a menudo los municipios más pequeños eran trastornados por la especulación edilicia de las grandes empresas o, a la inversa, las grandes ciudades habían encontrado oposición a una expansión planificada a causa de la oposición de los pequeños municipios de su «hinterland».

Las regiones deberían haber constituido un nivel intermedio de decisión y gobierno, suficientemente fuertes para contrarrestar las presiones de los grupos capitalistas más agresivos y, en un territorio suficientemente amplio, consentir una adecuada coordinación de las intervenciones públicas. En este sentido aparecían como una institución de una importancia fundamental para la vida administrativa y política de la sociedad italiana.

¿Desde 1970 a hoy qué ha sucedido? ¿Qué balance puede trazarse de estos cuatro años de descentralización regional, a pocos meses de las elecciones que renovarán los Consejos Regionales?

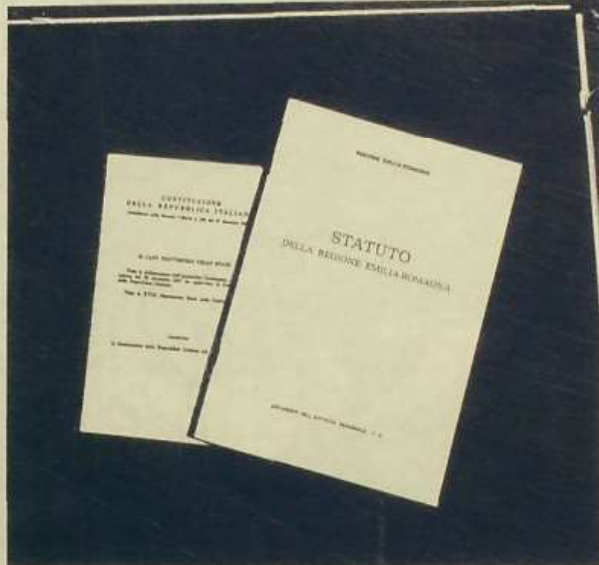
Según la ley italiana, las Regiones sustituyen a la Administración central en un considerable número de competencias: asistencia sanitaria y hospitalaria, enseñanza profesional, urbanismo y construcción de viviendas populares, turismo, obras públicas y transportes, acueductos y otros trabajos de interés regional, ecología, agricultura y bosques, caza y pesca, mercados, etc.

El papel de las Regiones en el estado italiano es de importancia en cuestiones de principio, especialmente en los sectores de ordenación del territorio —planificación urbanística, construcción de viviendas con subvenciones públicas, control de los recursos naturales, infraestructura y transportes colectivos, servicios sociales, enseñanza y asistencia— en los cuales el poder está atribuido en su casi totalidad a las Regiones. Esto se refiere al texto de las leyes pero, en la práctica, las cosas ocurren de manera diversa, como se puede deducir fácilmente de un rápido examen de algunos problemas que surgen incluso en relación a las competencias respecto al control y planificación del territorio.

1. El paso de los poderes del gobierno central a las regiones

Se trata de uno de los aspectos más deficientes de la experiencia regional. De hecho, a pesar de las indicaciones precisas de la ley, el aparato político y burocrático central ha intentado retrasar y dificultar bajo todas las

Per la piena attuazione
dei principi dell'ordinamento regionale
Per una nuova cultura giuridica
pienamente partecipe
del rinnovamento democratico del paese
e dello sviluppo delle autonomie locali



formas el normal funcionamiento «soberano» de las administraciones regionales.

El ejemplo más destacado a este respecto es el relativo a la elaboración y aprobación de los llamados «decretos delegados», esto es, las normas en base a las cuales las Regiones pueden asumir efectivamente algunas funciones que en el inicio estaban bajo la competencia del gobierno central. Estos fueron aprobados en 1972 cuando ya estaba prácticamente generalizada la mitad de la primera legislatura regional y, aunque no solamente, supusieron notables modificaciones restrictivas de la autonomía regional. Consideraciones análogas pueden servir para otros elementos de la vida administrativa de las Regiones: disponibilidad de los medios financieros, estructuración del personal, etc. mientras algunas otras competencias de las Regiones en sectores particularmente importantes (por ejemplo, los que se refieren a la gestión de las informaciones mediante la televisión y la radio) están todavía bajo discusión.

2. Regiones y mediación del conflicto

Las Regiones habían sido previstas para obtener un funcionamiento más adecuado y ágil para las exigencias locales de la maquinaria administrativa pública. Este objetivo ha sufrido en el tiempo una extraña y maliciosa modificación: la región se ha convertido en nivel de gobierno cuando se trata de las decisiones más delicadas y controvertidas, respecto a las cuales el gobierno no quiere medirse y de los problemas crónicamente irresolubles e impopulares. De esta manera se evitan o reducen ciertos choques frontales entre el gobierno y los sindicatos que habían llegado a su ápice a fines de los años sesenta; multiplicando los niveles de responsabilidad, el nudo de los

REPUBLICA ITALIANA



aparatos administrativos, etc.; finalmente ya no se sabe dónde buscar los elementos responsables, cuál es «el enemigo a derrotar». Ejemplos típicos están representados por la competencia en materia de construcción popular, transportes y asistencia sanitaria y hospitalaria. Estas competencias han pasado a las regiones cuando el colapso en cada uno de estos sectores era total: falta de financiamiento, déficit millonario, caos organizativo. El gobierno central es ahora «libre» de ciertas preocupaciones y responsabilidades; por otra parte las Regiones, a causa de la pesada herencia recibida, están justificadas si hacen poco o no hacen nada. El círculo se cierra así, siempre con daño para el ciudadano.

3. Suplantación de los poderes regionales

En muchos casos el gobierno central no obstante la delegación formal de sus competencias a las regiones, de hecho ha recuperado el viejo poder, cuando le ha sido cómodo. Este caso es típico en materia territorial; en el pasado año, con la excusa de la situación de emergencia determinada por la crisis, el gobierno ha tratado directamente con las grandes empresas de participación pública y privada la localización de plantas industriales, proyectos de desarrollo agrícola, zonas residenciales, infraestructura que toda ella es materia de competencia regional. A las Regiones de hecho no les ha quedado sino la tarea de aprobar «a posteriori» elecciones hechas en el vértice.

El renunciar a los propios poderes y a las propias tareas o el hacer un uso indebido de ellos, es un mal que se está extendiendo a la propia administración regional; en muchos casos las mismas regiones han ofrecido a entidades privadas o semipúblicas la tarea de proveer totalmente ciertas funciones; esto por ejemplo es válido para la defensa del ambiente en la Emilia-Romagna y en Lombardía, regiones que por otros motivos son particularmente autónomas y dinámicas. El riesgo de esta orientación es muy grave.



Giovanni Leone, presidente de la República, y Aldo Moro, presidente del Consejo, DC.

Las Regiones pueden constituir nuevos bloques de interés, nuevas alianzas entre capitalismo privado, empresas de participación pública, aparato del Estado similar en todo a aquellos que caracterizan tan negativamente la vida política italiana de posguerra.

Es aún difícil dar un juicio de conjunto y definitivo de la experiencia de la descentralización regional en Italia; es indudable sin embargo que existen muchos elementos preocupantes: debilidad estructural, tendencia a reproducir relaciones de poder que eran propias de la administración central, desgobierno. La respuesta política de masas a estas «degeneraciones» es aún poco consistente, se están verificando sin embargo grandes ofensivas respecto a los transportes y a la asistencia por parte de los sindicatos y el porvenir puede reservarnos interesantes sorpresas a este propósito.



III. La transformación del territorio

En esta sección están propuestos cuatro artículos sobre temas aparentemente diferentes. En realidad, éstos son ejemplificadores no sólo de las transformaciones territoriales sino también de las opciones que estas transformaciones del territorio, como expresión de las relaciones de producción, han acarreado. De este modo, una vez prescrito el modelo de desarrollo, el artículo de Lisanti explica las consecuencias en orden al armazón urbano: el tipo de crecimiento de la ciudad respecto al paralelo abandono del campo; su correspondiente dotación de servicios; el proceso de terciarización y por tanto el tipo y las ocasiones de ocupación para la fuerza de trabajo inmigrada; los desequilibrios del armazón urbano italiano y su secuela de consecuencias.

El segundo elemento del modelo de desarrollo ha sido la expansión de la motorización no tanto como desarrollo del consumo individual —que es sólo el elemento ideológico— sino en cuanto posibilidad de una articulación de la producción del automóvil capaz de ligar el mercado interno con aquel externo dominante y dar además un impulso sin precedentes al sector automovilístico. En este sentido el artículo de Zambrini saca a la luz las vicisitudes de la red de autopistas italiana no tanto como nuevo modo de construir la infraestructura o de desarrollo de una sociedad industrial avanzada cuanto como vicisitud estrechamente ligada a la organización de la producción de los sectores cabeceras de nuestra economía; una funcionalidad que explica finalmente los términos reales de lo que hoy todos llaman los límites de aquella política, límites que desbordan sin duda las meras consideraciones teóricas.

El tercer elemento del desarrollo italiano es el del ingreso de moneda extranjera y por lo tanto del uso del patrimonio ambiental con fines turísticos. El artículo de Marcialis pone en evidencia cómo a la extensión de la demanda de turismo, interno y externo, ha correspondido una privatización y destrucción del patrimonio natural de nuestro país que se ha podido verificar gracias a la colisión de los intereses privados con la acción del estado y de la administración local; cómo del turismo de pequeña industria se ha pasado al de gran capital público y privado (la Fiat por ejemplo controla casi toda la cadena de hoteles del Valle de Aosta), de capital extranjero (la Costa Smeralda y las Sedes del Club Mediterranée), de grandes sociedades de economía mixta; cómo en resumen ha ido estructurando una diferenciación de clase entre los varios complejos.

Desarrollo de la industria, uso del coche, congestión urbana, carencia de servicios, uso desenfadado del territorio hacen que el capital descubra, como nueva posible fuente de lucro, la ecología. De nuevo la empresa pública se presenta como portavoz de los intereses de las grandes sociedades privadas revelando así una convergencia estructural que imposibilita cualquier línea política tendente a su utilización como fuerza equilibradora. En Italia es la Tecneco (una sociedad del ENI) la que se erige en promotora de estudios, investigaciones, convenios, relaciones nacionales, convenciones con la administración, con el fin de utilizar la cuestión ambiental. El artículo de Cini desvela la ideología de la ecología, libera al debate de todo posible mal entendido sobre las causas y los remedios del desastre ambiental, evidencia el círculo que liga de forma estructural industria-estado-ecología-industria en el sistema capitalista.

Algunas características sociales y económicas de la estructura urbana italiana

Existen algunos signos indicadores muy simples que proporcionan un primer nivel de información de las medidas de la concentración y del crecimiento urbano en Italia.

Si se define como «centros urbanos» a los municipios con una población residente superior a las 20.000 personas, el aumento de la concentración urbana de la población italiana en 1971 resulta muy sensible en comparación con el anterior censo efectuado en el año 1961. En efecto, en 1961 la población residente en los municipios de esta categoría representaba el 46,9 por ciento de la población, mientras que en 1971 pasa a ser del 51,8 por ciento, con un incremento decenal del 19 por ciento. El aumento del número de los centros urbanos de esta categoría es de 52 unidades y lo mismo ha sucedido también en lo que se refiere a su capacidad demográfica media, que se ha elevado en 2.000 unidades. Por el contrario, la población residente en los municipios menores de 20.000 habitantes ha disminuido en un 4 por ciento; también ha disminuido el número de estos centros y su dimensión media.

Otro signo de la evolución urbana del conjunto de la población italiana nos lo proporciona el análisis de la composición de la población activa y del índice de actividad agrícola. En 1961, las personas activas dedicadas a la agricultura constituían el 29 por ciento del total de la población activa; en 1971 han bajado al 17 por ciento y el índice de actividad agrícola se ha reducido a casi la mitad, pasando del 11,2 por ciento al 5,9 por ciento.

En conjunto, el aumento de la población de los centros urbanos ha sido superior al incremento de la población italiana total. Esto significa que en el período comprendido entre los dos censos, el conjunto de estos centros ha tenido además de un saldo natural, también un saldo migratorio positivo. Lo que se puede explicar tanto por la fuerza de atracción del sistema urbano, como por el proceso de expulsión de la población localizada en el campo. Debe hacerse observar, sin embargo, que el sistema urbano italiano no ha tenido la suficiente capacidad de absorción de la totalidad de la población «liberada» por la disminución de la actividad agrícola (y por la disminución de otras clases de actividades marginales); en efecto, en la década 1961-1971 han emigrado al extranjero más de un millón de personas.

Podemos pasar a un análisis más detallado examinando diversos agregados territoriales.

En 1971, los centros urbanos, de acuerdo con la definición que hemos dado anteriormente, eran 378. Podemos ahora limitar el análisis a 24 de estos centros, es decir, a las ciudades medio-grandes y grandes, con más de 150.000 residentes. En 1971 las ciudades de esta categoría habían tenido un aumento de 3 unidades en comparación con el año 1961, residiendo en las mismas el 23,8 por ciento de la población urbana total. En el período comprendido entre los dos censos, su población aumentó en un promedio del 13,6 por ciento.

La población que vive normalmente en estas ciudades es, sin duda, superior a la población registrada como «residente».

De estas 24 ciudades analizaremos tres aspectos fundamentales: el crecimiento, la dotación de algunos servicios urbanos, la organización de la residencia y algunas características de la estructura del empleo y del mercado del trabajo.

Todos estos centros, con excepción de uno (Trieste), han tenido un aumento de población en el período comprendido entre los dos censos. Analizando, sin embargo, los índices de incremento natural y migratorio, la situación cambia sensiblemente según las regiones en que se localizan estos centros. Las ciudades del sur registran el mayor índice de incremento natural: 15,9 por ciento de promedio, contra 7 por ciento de las ciudades del centro y del norte. Entre estas últimas, figura una (Trieste) que incluso tiene un saldo natural negativo.

Ocurre todo lo contrario respecto al incremento migratorio. Todas las ciudades del centro y del norte menos dos (Venecia y Ferrara) tienen un saldo migratorio positivo, mientras solamente dos ciudades del sur (Cagliari y Salerno) pueden alardear de lo mismo. Es decir, que mientras el subsistema urbano del sur ha tenido entre los dos censos un porcentaje de emigración del 6,3 por ciento de promedio, el subsistema del centro y del norte registra un porcentaje de incremento migratorio del 7,6 por ciento.

Las quince ciudades del centro y del norte deben pues más de la mitad de su crecimiento a la inmigración, absorbiendo por sí solas el 56,3 por ciento de la emigración interna total. Por el contrario, en las ciudades del sur se ha producido una fuerte emigración que ha reducido a casi la mitad su potencialidad de crecimiento.

Esto se refleja en las características de la localización de la población del sur. De hecho la proporción de población residente en ciudades medio-grandes y grandes meridionales es sensiblemente inferior a la del promedio nacional y del centro-norte. En el año del último censo, solamente el 19,4 por ciento de la población del sur residía en tales ciudades, contra el 26,9 por ciento que se registraba en el centro-norte. En 1971 la distancia entre los dos porcentajes se ha acercado ligeramente en relación a la registrada en 1961 que daba los siguientes porcentajes: 17,7 por ciento y 25,8 por ciento, respectivamente. Pero esto depende más de la intensidad de las corrientes migratorias, que en ese período han afectado a toda la circunscripción territorial del sur, que del crecimiento de las ciudades.

Del simple examen de estos factores indicativos emerge una neta diferenciación del sistema urbano que estamos considerando: por una parte, el sistema del sur y por otra el del centro-norte, caracterizado por un porcentaje de crecimiento más elevado y, sobre todo, por una mayor fuerza de atracción. La debilidad del sistema urbano del sur podría apreciarse con mayor claridad si se extendiese la atención a la totalidad de las zonas en lugar de limitarla únicamente a los nueve centros urbanos mayores. En tal caso resaltarían las limitaciones no sólo cuantitativas, sino también cualitativas de la urbanización en el sur. No olvidemos que en el año 1971 todavía el 30 por ciento de las personas activas del sur trabajan en la agricultura, contra el 11,7 por ciento del resto de la península, y que una gran parte de los principales centros urbanos mantienen destacados aspectos rurales.



Ciudad	Comercio al por mayor (excepto alimentación)		Transportes y comunicaciones		Crédito		Total	
	1961	1971	1961	1971	1961	1971	1961	1971
Centro-Norte	26,8	28,7	55,1	51,8	18,1	19,5	100	100
Sur e Islas	18,8	19,7	66,2	64,9	15,0	15,4	100	100



Además podría añadirse que la crisis que ha afectado a estos viejos centros sigue sin solucionarse y que su solución no significa más que decadencia y degradación.

Prosiguiendo con nuestro análisis, pasemos al segundo punto de nuestra rápida exposición informativa: la dotación de servicios urbanos superiores. Haciendo un inciso, creemos oportuno recordar que las economías exteriores no dependen solamente del desarrollo general de la industria, sino que a esto deben añadirse las denominadas economías exteriores de urbanización, que dependen específicamente de la escala urbana. Particularmente, se ha observado la estrecha correlación entre algunas actividades de servicio y la amplitud demográfica de los centros. Se trata de aquellas actividades de servicio relacionadas con el comercio al por mayor (excluyendo la alimentación), las instalaciones adecuadas para el almacenaje de las mercancías, el sistema de transportes, las comunicaciones, el crédito, etc., que son los elementos fundamentales para la constitución de un conjunto de economías exteriores para las actividades industriales. El análisis de la dotación de servicios de esta clase proporciona un factor indicativo tanto por lo que se refiere a la capacidad de organización del espacio económico por parte de cada centro, como por lo que hace referencia a la clase de sector terciario existente en las distintas ciudades.

Puede comprenderse fácilmente, si se tiene en cuenta su escasez (es decir, su concentración sólo en algunos lugares), que estos servicios sirven para calificar el nivel de los centros urbanos. En efecto, la relación entre las personas dedicadas a tales servicios en las 24 ciudades examinadas y el total de dichas personas en toda Italia, es decir, su índice de concentración, resultaba en 1971 del 55,1 por ciento, o sea más del doble del índice de concentración de la población. También en relación con este factor indicativo (dotación de servicios urbanos superiores) existe una diferenciación interna en el sistema urbano italiano, sin que al parecer exista por otro lado una tendencia a la superación de dicha diferenciación.

En 1961, en las ciudades del centro-norte los servicios urbanos ocupaban a 65,8 personas de cada 1.000 residentes, en las ciudades del sur 40,4. En 1971 los datos eran los siguientes: 73,2 por mil y 43,2 por mil. Por lo tanto, la distancia entre el norte y el sur ha ido aumentando; en efecto, mientras en el sur el incremento decenal ha sido del 18,7 por ciento, en las ciudades pertenecientes a la otra circunscripción territorial ha sido del 27,5 por ciento. Si además dividimos estos servicios en tres grandes grupos: el comercio al por mayor (excepto alimentación) y auxiliares del comercio, los transportes y las comunicaciones, el crédito y las actividades financieras, puede observarse la mayor importancia relativa que tienen en las ciudades del sur precisamente los servicios relativamente menos raros, o sea los transportes y las comunicaciones.

En la tabla de la página anterior puede apreciarse la diferente composición de los porcentajes de los servicios en las dos circunscripciones y el aumento que ha experimentado entre 1961 y 1971:



Ahora bien, precisamente los transportes, es decir, la categoría más importante en la diferenciación del nivel de los servicios urbanos en el Sur, son los servicios menos raros. Su índice de concentración, en efecto, resulta más bajo (52,6 %) en comparación con los del comercio y del crédito: 59,5 por ciento y 54,5 por ciento respectivamente. Esto no quiere decir ni mucho menos que el sistema de transportes y de comunicaciones esté mejor organizado en las ciudades del Sur que en el centro-norte. Las personas ocupadas en los transportes eran en 1961, el 36,2 por mil de los residentes en las ciudades del centro-norte y el 25,8 por mil en las ciudades del sur; en 1971, resultaban el 37,9 por mil y el 28 por mil respectivamente. La diferencia, por lo tanto, subsiste y de forma muy sensible, aunque la distancia entre el norte y el sur haya disminuido ligeramente.

La condición de las clases subalternas —el proletariado en producción y no la pequeña burguesía—, es decir, de las clases cuyo nivel superior de renta nos lo proporciona la renta del obrero más especializado que trabaja en las grandes industrias, ha empeorado en la década 1961-1971 tanto en lo que se refiere a las oportunidades de trabajo como por lo que respecta a las condiciones de vivienda. El mercado del trabajo se ha restringido. Esto significa que los que pertenecen a estas clases han visto reducirse en conjunto sus posibilidades de trabajo. La composición de la demanda de trabajo ha hecho que solamente algunas categorías de fuerza-trabajo encontrasen colocación con relativa facilidad. Los otros, o bien han sido rechazados fuera del mercado (la disminución del porcentaje de actividad es un signo de este fenómeno) o bien siguen estando ocupados en actividades precarias.



Entre 1961 y 1971, el porcentaje de actividad ha disminuido en todas las ciudades que estamos examinando: del 36,3 ha pasado al 33,1. La disminución ha sido más acentuada en las ciudades del centro-norte (del 39,5 al 39,9) que en las ciudades del sur (del 28,2 al 25,8), pero esto tiene fácil explicación ya que hay que tener en cuenta los valores extremadamente bajos del porcentaje de actividad en las ciudades del sur.

La interpretación del descenso del porcentaje de actividad en Italia en estos últimos años ha sido causa de amplio debate. Al parecer, dicho descenso es un efecto a la vez que un factor indicativo de peculiares desviaciones producidas precisamente por el tipo de desarrollo económico de los últimos 30 años.

En 1961 la composición de la población activa era la siguiente:

Ciudad	Primario	Secundario	Terciario	Total
Centro-Norte	2,7	44,5	52,8	100,0
Sur e islas	6,9	37,8	55,3	100,0

En las áreas urbanas el porcentaje de personas activas en el sector primario, en esta década, se ha reducido a la mitad; ha aumentado notablemente el porcentaje de personas activas en el terciario y ha disminuido el correspondiente al secundario.

La progresiva terciarización de las personas activas en los centros urbanos corresponde por una parte a una política de descentralización de las industrias, encaminada a disminuir la congestión y, por otra parte, al hecho de que los centros urbanos han tomado a su cargo funciones más amplias de dirección y de organización territorial. Sin embargo, sobre todo en las ciudades del sur, que no han conocido nunca un desarrollo adecuado de la industria ni tampoco han visto durante este decenio una rápida expansión de las actividades industriales en sus «hinterland», esta clase de progreso agrava la dependencia y la debilidad de su estructura económica y social.

En efecto, el terciario allí existente se caracteriza, más que en las ciudades del centro-norte, por el peso de la Administración Pública, por la menor influencia de las actividades que proporcionan servicios principalmente a las empresas y por una gran presencia de actividades al servicio de la residencia (comercio al detall). Esto no quiere decir, sin embargo, que la población residente disfrute en general de mejores servicios. Esta clase de actividades de servicio se prestan mayormente a un aumento fuera de lo normal; en efecto, en estos servicios es donde más se desarrolla el fenómeno de la eventualidad. El aumento de la eventualidad en el terciario constituye un buen factor indicativo de lo que significa actualmente la progresiva terciarización de los centros urbanos para las condiciones de trabajo y de vida de una parte muy respetable de las clases subalternas urbanas.

Hay que aclarar, además, que en las ciudades del sur el 30 por ciento aproximadamente de las personas activas en el secundario lo son en la industria de la construcción. Esta es una nueva muestra de la debilidad de la estructura económica de estas ciudades. Se trata de una economía que depende más de la misma existencia de la concentración residencial que de su colocación activa en las relaciones de intercambio a nivel nacional. La debilidad no se refiere sin embargo solamente a la estructura económica, sino también a la social: la industria de la construcción, en efecto, es, entre las actividades del secundario, aquella en la que, por sus características de producción, se manifiesta en mayor medida el fenómeno de la eventualidad.

También por cuanto respecta a la organización de la residencia ha habido un empeoramiento general, tanto desde el punto de vista de los servicios y de las instalaciones urbanas como desde el punto de vista de la vivienda. La concentración de la población no ha sido correlativa a una renovación y ampliación de las instalaciones y de los servicios urbanos. En la década 1961-1971 ha ido disminuyendo el porcentaje de las inversiones en obras públicas respecto al total de las inversiones en la industria de la construcción. Lo que significa que la expansión urbana se ha aprovechado principalmente de las instalaciones preexistentes.

En 1971, las 15 ciudades del centro-norte daban un índice de densidad de 0,9 habitantes/habitación. Las del sur, de 1,1 habitantes/habitación; en la década 1961-1971 el índice ha descendido: en 1961, en efecto, los valores era de 1,1 y 1,4, respectivamente.

De todas formas, para una valoración menos superficial del fenómeno, es oportuno recordar que, según un estudio llevado a cabo por la Asociación de los constructores, el 29 por ciento de las viviendas de Nápoles daban un índice de densidad de más de 2 habitantes por habitación, mientras en Turín, Milán y Roma, aún siendo las ciudades hacia las cuales había afluído con mayor intensidad la corriente migratoria, únicamente el 10 por ciento de las viviendas daba este índice de densidad. En efecto, el valor promedio hace que pase inobservada la distribución real de la densidad; es decir el hecho de que la carestía de viviendas determina una condición de habitabilidad insostenible para las clases de renta más baja.

Guglielmo LISANTI

Emigración, integración y conflictos sociales

La evolución, en un largo período, de los movimientos inmigratorios de una gran ciudad del Norte como Milán, aparece directamente ligada al ciclo económico del país: el volumen anual de registros de la población nacida fuera del municipio sufre bruscas reducciones en correspondencia con las dos crisis económicas de 1929-30 y 1963-64. Los períodos de mayor emigración son, al contrario, los dos quinquenios en que se verifica la mayor expansión económica: 1929-37 y 1957-62.

En el curso de los últimos cuarenta años se modifica progresivamente la procedencia del flujo inmigrante; disminuye la inmigración desde las áreas más vecinas a Milán: Lombardía, Veneto, Emilia, mientras aumenta cada vez más el peso de la inmigración meridional y de las islas.

En esta repartición relacionada con el área geográfica de procedencia es necesario tener presente otra importante distinción: la que distingue los inmigrantes de

origen urbano de los inmigrantes de origen rural. Esta distinción sirve fundamentalmente para explicar gran parte de las diferencias económicas y sociales que pueden observarse en los movimientos de inmigración hacia las grandes ciudades contemporáneas.

De hecho en el caso italiano no existen grandes diferencias en la composición urbano-rural de las principales corrientes de inmigración: en el caso de Milán no existen tampoco diferencias significativas en la composición urbano-rural entre las inmigraciones más antiguas y las más recientes.

Las inmigraciones internas de hecho reflejan la estructura urbano-rural del país en general: sólo en países altamente urbanizados el movimiento entre ciudades mayores y ciudades menores adquiere un peso tal capaz de transformar en términos cualitativos los flujos migratorios internos. La situación italiana, por el contrario, no ha alcanzado este



nivel y la inmigración hacia Milán (único centro capaz de atraer incluso partes importantes de inmigrantes urbanos) está influenciada por el carácter de «éxodo rural» propio de la mayor parte del movimiento interno de población; quizás pueda decirse que las inmigraciones interiores italianas de los últimos años «reflejan la dualidad de la estructura social y económica del país, en el momento mismo en que se delinea un intento de superarla».

¿Cuáles son las consecuencias sociales y políticas de esta movilidad de masas?

Una respuesta la constituye la ofrecida por Massimo Paci, uno de los más atentos estudiosos italianos del problema inmigratorio y del mercado de trabajo en su libro «Mercado de Trabajo y clases sociales en Italia»: «Parece difícil establecer conexiones precisas entre ciertos tipos de movilidad y ciertas orientaciones ideológicas y políticas. A nuestro entender, los procesos objetivos de movilidad observables a nivel obrero (las inmigraciones urbano-rurales y la movilidad horizontal en el mercado urbano de trabajo) tienen como primer efecto el de *convertir en disponibles* a los individuos para nuevas orientaciones ideológicas y políticas. Pero el contenido específico de las nuevas orientaciones no puede deducirse solamente del tipo o entidad de la movilidad; cuanto menos debe tenerse en cuenta asimismo la influencia de los valores históricos que prevalecen en el contexto social en que se desarrollan los procesos de movilidad. Por lo que respecta a las consecuencias sociales de la movilidad de los obreros de origen rural, quizás sea más exacto acentuar la *persistencia y el refuerzo, más que la modificación de la ideología ya dominante a nivel obrero*. Esta ideología recibe, por así decirlo, nuevo vigor por la adhesión de los inmigrantes que buscan, a través de tales vías, identificarse con el ambiente obrero que les recibe... Ciertamente el modelo de desarrollo del tipo italiano, caracterizado por la difusión de iniciativas y de empresas de pequeña y media dimensión parece haber favorecido un tipo de integración social por «movilización individual» o incluso «empresarial» que recuerda bastante aquella que en el siglo pasado se realizó en los Estados Unidos: la figura del *self-made man* y aún más la del *boss*, no por casualidad surgidos de los sectores con más baja concentración industrial como son la construcción, los transportes o el comercio al por menor puede, aunque sea hecho con la cautela debida, ser aproximada a aquellas figuras de «jefes intermedios» que han sido objeto de numerosos análisis. Sin embargo sería erróneo creer que este tipo de integración es representativo de lo que ha sido la inmigración de la clase obrera en las grandes ciudades del norte. Desde este punto de vista es importante señalar que la situación italiana ha tomado rápidamente formas que, según algunos observadores, ya no recuerdan el proceso de integración por movilidad individual propio de la época del *American dream* sino que se dirigen a una «movilidad social colectiva», propio de las concentraciones urbanas de masas que se dan en las naciones de América Latina. Por ejemplo, Alain Touraine ha observado a este respecto: «se da además, una tercera situación que adquiere en Italia mayor importancia que en otros países: los nuevos miembros de los grupos obreros y trabajadores, en parte porque son numerosos y están concentrados en una sola área, son conscientes de estar transformando los viejos modelos de relación social. Representan la 'nueva nación', como ha sucedido en Argentina, donde los nuevos trabajadores que se transfirieron a Buenos Aires, en el período de mayor desarrollo económico entre 1930 y 1945, constituyeron la base principal del movimiento peronista. En Italia la llegada masiva de nuevos trabajadores ha contribuido directamente —y aún más indirectamente— al crecimiento de una conciencia sobre la importancia del desarrollo económico; esto ha permitido reformar la tradicional incapacidad de la vieja clase obrera respecto al problema del desarrollo económico» («Management and the Working class», Daedalus, 1964.)

En efecto, uno de los elementos que ha acompañado las inmigraciones internas italianas hacia la zona del norte, y la subsiguiente altísima movilidad de trabajo, ha sido la fuerte participación de los inmigrantes en el movimiento de relanzamiento político y sindical de la clase obrera.

TASSATE I PROFITTI NON I SALARI



Esta politización y esta sindicalización de los inmigrantes quizás ha sido precedente a la inmigración misma: puede darse que las inmigraciones interiores hayan seleccionado particularmente a los elementos más politizados, por ejemplo los campesinos y los braceros que habían participado ya en las luchas por la tierra en las zonas meridionales. Sin embargo, si esto puede explicar algunos casos individuales, no es la justificación general del comportamiento de la masa de inmigrantes.

Es por esto que puede formularse la hipótesis según la cual se ha verificado un proceso análogo al de la sociedad americana: los inmigrantes de origen rural han aceptado la ideología dominante a nivel obrero, en las grandes ciudades del norte han participado en las luchas sindicales y políticas no solamente en correspondencia a sus intereses económicos inmediatos, sino porque esto les permitía identificarse con la clase obrera local y con el nuevo ambiente urbano industrial. Por otra parte, al hacerlo así, han dado un nuevo vigor al conjunto del movimiento político y, sobre todo, sindical de los trabajadores, que ha reencontrado una más amplia unidad de base y ha sido obligado en el curso de los años siguientes hacia una refundición de las propias estructuras organizativas.

La política de los transportes: autopistas y ferrocarriles

Cinco años aproximadamente, entre 1945 y 1950, fueron necesarios para reparar los daños ocasionados por la guerra a la red ferroviaria y de carreteras. Finalizado el conflicto, los trabajos comenzaron inmediatamente y la obra de reconstrucción fue llevada a cabo con rapidez, teniendo en cuenta la gravedad de las heridas producidas por los acontecimientos bélicos al sistema infraestructural. Se trataba de reconstruir la mayor parte de las obras de fábrica de la red ferroviaria y de las principales carreteras nacionales; de reparar y volver a poner en circulación la parte recuperable del material ferroviario móvil, de afrontar las exigencias acumuladas de conservación de un sistema que había sido abandonado durante todo el período bélico.

En aquellos momentos nadie se planteó la necesidad de comprobar la efectividad del sistema infraestructural preexistente: la demanda de transporte era importante y el solo hecho de restablecer las condiciones de antes de la guerra parecía un objetivo importante y oportuno.

Además, durante los últimos años de la guerra el país había sido dividido en dos partes, por lo que se planteaba, incluso físicamente, el problema de reunificarlo con una rápida realización de las obras de reconstrucción.

La necesidad de ir de prisa impidió entonces, como más tarde se ha podido comprobar, que se aprovecharan aquellas importantes obras para conseguir una verdadera modernización de todo el sistema: sin embargo, eran tiempos y situaciones que requerían, ante todo, un mínimo de agilidad para todo el sistema de las infraestructuras y el camino de las soluciones rápidas (y por lo tanto con menos innovaciones) resultaba legítimamente el más oportuno.

Al término del quinquenio, hacia 1950, se planteaban algunos problemas respecto a las directrices que deberían adoptarse, en materia de infraestructuras del transporte, para atender las nuevas exigencias cuantitativas y cualitativas de movilidad.

En aquel período, finalizada la obra de reconstrucción, comenzaba ya a vislumbrarse el modelo de desarrollo que se disponía a seguir el país. Junto al sector de la construcción, se desarrollaba rápidamente el sector de la industria del automóvil, que prometía una importante contribución al proceso de industrialización del país.

Se planteaba el problema, por lo demás ya conocido desde hacía varias décadas, del desequilibrio entre las regiones del norte y del Sur; se empezaban a palpar las primeras ventajas del desarrollo de las actividades turísticas; volvían a surgir viejos problemas de insuficiencia de las infraestructuras de carreteras, sobre todo para medianos y largos recorridos. Durante el período inmediato de la posguerra, cuando todavía resultaba muy poco practicable la red ferroviaria, se había desarrollado extraordinariamente el transporte de mercancías por carretera, en camiones, resultando éste un sector en el que habían encontrado trabajo muchos miles de pequeños transportistas que difícilmente habrían podido conseguir otras ocupaciones.

El índice del bienestar se medía entonces por la rapidez del incremento de la motorización y la industria motociclista había puesto a punto motos de pequeña potencia que, para un amplio sector de la población, representaban el primer paso hacia el automóvil: mientras tanto, la industria automovilística proyectaba e iniciaba la producción de nuevos tipos de vehículos utilitarios que, en un plazo razonablemente breve, habrían de permitir la consecución de un elevado índice de motorización individual.

En las áreas urbanas y suburbanas, donde existían numerosas carreteras de todas las categorías, las perspectivas del automóvil parecían garantizadas para un largo período. Se trataba, sobre todo en las ciudades, de obtener un mayor provecho, desde el punto de vista de la circulación, de superficies y de redes de carreteras que habían sido

proyectadas con suficiente amplitud con otras intenciones; y también en los núcleos urbanos más antiguos la superficie de las carreteras podía adaptarse fácilmente a las nuevas exigencias, con la introducción de alguna norma de regulación del tráfico (por ejemplo el sentido único para las estrechas y, sin embargo, numerosas calles de las ciudades medievales). Los problemas de la congestión automovilística no parecían entonces urgentes y se consideraba que, para las zonas céntricas de las grandes ciudades, sería suficiente establecer unas normas técnicas de circulación para conseguir una mayor fluidez del tráfico. Por lo general, el problema de los transportes públicos se encauzaba pasando de los tranvías a los autobuses, es decir, a aquella clase de vehículos públicos que podían introducirse mejor, sin obstaculizarla, en la corriente de la circulación privada.

En realidad, no se advertían indicios de aquellas condiciones que habrían terminado por producirse en determinados niveles de densidad automovilística. La posibilidad de encontrar espacios para los aparcamientos en las zonas céntricas de las ciudades despertaba alguna preocupación, pero se pensaba que el problema podría solucionarse con la construcción de algún aparcamiento subterráneo y, ya con carácter más generalizado, introduciendo la obligación de construir aparcamientos en las nuevas ordenanzas urbanísticas.

Esta capacidad del automóvil de someter a sus exigencias, espacios, infraestructuras e inversiones que habían sido establecidas en épocas distintas y con otras finalidades, permitía dirigir la atención hacia otras infraestructuras y otras exigencias. Estaba bien claro ya que el automóvil iba a sustituir rápidamente y en gran parte al transporte público en las ciudades y en el ámbito regional; sobre todo porque los servicios de transporte público difícilmente conseguían mantener un nivel suficientemente atractivo, especialmente en las regiones más pobladas, donde se producían los mayores incrementos demográficos debido a la fuerte inmigración interna.

Esto ocurría particularmente en las regiones industrializadas del norte, pero, en forma considerable, podía apreciarse también en las grandes ciudades y en las de tipo medio del centro y del sur de Italia, hacia las cuales se dirigían las corrientes migratorias. Además, el propio desarrollo urbano, falto de criterios de dirección y de lógicas de planificación, asumía aspectos que acentuaban cada vez más el desnivel entre la motorización privada y el transporte público.

Las autoridades locales no lograban atender las nuevas exigencias de transporte público provocadas por la extensión de las áreas urbanizadas y acababan abandonando las inversiones en estos sectores que ya daban lugar a crecientes déficits.

El automóvil, en cambio, proporcionaba al Estado, a través del impuesto de circulación y los impuestos sobre el carburante, crecientes ingresos. Nada pues había de extraño que en general se viera en el transporte individual la solución más correcta para los problemas de movilidad urbana y regional, solución tanto más cercana cuanto más rápido fuera el ritmo de crecimiento del parque automovilístico.

El problema que se planteaba alrededor de 1950 era más bien el de garantizar a los vehículos mejores condiciones de circulación en los grandes recorridos por carretera. Las condiciones de la red nacional de carreteras hacían que los recorridos largos fuesen pesados e incómodos, tanto para los coches como para los camiones; en estos casos, contrariamente a cuanto acontecía en las ciudades y en las áreas regionales, el ferrocarril lograba todavía competir con la motorización, a pesar de que, como ya hemos dicho, sus condiciones no habían sido mejoradas sensiblemente respecto a las existentes antes de la guerra. La industria del automóvil y sus industrias subsidiarias propugnaban pues la intervención del Estado en el sector de la gran vialidad nacional, ya que su insuficiencia suponía un estrangulamiento para el ulterior desarrollo de la motorización.

En 1952 se esbozó un primer programa de grandes intervenciones en la vialidad nacional, basadas en la creación de una red fundamental de autopistas que deberían financiarse a través del peaje. En 1955 se promulgó la primera ley de autopistas que preveía la adopción del sistema de concesiones de distintos tramos a sociedades privadas o mixtas. Por lo que se refiere a los aspectos financieros se contemplaba la posibilidad de autofinanciación de concretas autopistas y se establecían las ayudas del Estado a los concesionarios.

Con ello se conseguía sustraer las autopistas al orden de prioridad de los gastos públicos, a cargo del Estado, considerándolas como empresas con capacidad de autofinanciación por lo menos en una gran parte: la ley preveía que la ayuda del Estado no debía superar el 40 por ciento del gasto de construcción.

Las solicitudes para obtener concesiones se referían, evidentemente, a los itinerarios más prometedores desde el punto de vista del tráfico y de los ingresos. De esta forma, sin embargo, cabía el peligro de que se construyesen autopistas únicamente en las zonas más ricas del país, lo que constituía una contradicción con la tan cacareada función que deberían asumir las autopistas para contribuir al desarrollo del Sur. Porque precisamente el desarrollo del Sur, junto con los problemas de la dilatación del turismo extranjero, constituían, por lo menos en los discursos, los grandes objetivos perseguidos por el sistema de autopistas.

Por ejemplo, el proyecto de la autopista dorsal Milán-Nápoles (que había sido estudiado y «cedido» al Estado por un grupo de grandes sociedades cuya actividad se desarrollaba en el sector del automóvil, de la gasolina y de los neumáticos) encontraba concesionarios potenciales, apoyados por los organismos públicos locales, en las zonas del norte, entre Milán, Bolonia y Florencia; pero nadie quería acarrear con la concesión de los tramos centrales y del sur, es decir, desde Florencia a Roma y a Nápoles.

Era evidente que hacía falta un mecanismo más incisivo para conseguir una red de autopistas que se extendiera hasta el sur. Ante el retraimiento de los inversores privados y ante la falta de posibilidades de los organismos públicos locales de las zonas pobres, el Estado se encargó directamente de la construcción del tramo Milán-Nápoles —y en un segundo tiempo de muchas otras autopistas—, creando al efecto una sociedad constituida con participaciones estatales.

En definitiva, la perspectiva de una financiación privada había dejado ver en seguida sus límites; y toda la legislación referente a las autopistas perdía su fisonomía original, desde el momento en que el Estado se adjudicaba a sí mismo la concesión para la construcción de una gran parte de las autopistas, a través de una sociedad con capital estatal.



Las sociedades concesionarias emitían préstamos y obligaciones, pero en muchos casos resultaba difícil colocarlos ya que eran pocos los inversores que tenían confianza en las iniciativas relacionadas con las autopistas.

Evidentemente, las obligaciones emitidas por la Sociedad Autopistas del Grupo IRI (es decir, la sociedad propiedad del Estado) hallaban una respuesta más fácil ya que era el propio Estado (más que los ingresos por peaje) quien garantizaba las suscripciones. Puesto que las autopistas de otras sociedades encontraban serias dificultades para conseguir su financiación, el Parlamento aprobó una nueva ley en base a la cual el Estado garantizaba también las obligaciones y los préstamos emitidos por los otros concesionarios. De esta forma, desaparecía todo aspecto empresarial en el tema de las autopistas, perdiéndose todo matiz de riesgo al convertirse el Estado, en cualquier caso, en el único responsable frente a los suscriptores de obligaciones.

El problema, pues, variaba. Ya no se trataba de hacer autopistas, en lugar de otras cosas, contando con los recursos que podían conseguirse fuera de las arcas públicas: se trataba de hacer autopistas, en lugar de otras cosas, (hospitales, escuelas, ferrocarriles o carreteras normales) porque de esta forma se podían acometer rápidamente unas obras que serían pagadas por futuras legislaturas y futuras generaciones.

En base a esta mecánica, que permitía construir en seguida lo que después habrían de pagar los hijos, estaba claro que se abrían extraordinarias posibilidades de primacías, en materia de autopistas, a expensas de otras inversiones productivas o sociales.

En los años 50, Italia era uno de los principales países exportadores de coches; sin embargo, la mayor parte de las exportaciones iban dirigidas a los países europeos, donde existía demanda de vehículos del tipo entonces denominado «medio europeo», de cilindrada entre 1.300 y 1.500 cc. La demanda interior italiana, en cambio, se concentraba en modelos de categoría inferior, es decir, en los utilitarios de 600 a 1.100 cc.

La industria italiana del automóvil estaba interesada en influir sobre la demanda interior para llevarla hacia aquellos tipos de cilindrada que solicitaban los compradores extranjeros, al objeto de conseguir una mayor producción y mejores condiciones a través de una efectiva unificación de los mercados interior y exterior.

Podía haber sido una solución la de conseguir una fuerte disminución de los impuestos sobre los carburantes, a fin de favorecer la demanda interior de vehículos que, junto a evidentes ventajas, producirían consumos más elevados. Pero era difícil conseguir esta reducción por parte del Estado, que ya había localizado en estos impuestos a uno de los componentes más fuertes de sus ingresos fiscales; por otra parte, toda la filosofía de la expansión del automóvil se basaba precisamente en la gran contribución que proporcionaba al Estado, a través de los impuestos fiscales, además de la contribución que las exportaciones aportaban a la balanza de pagos (no se señalaba para nada la contrapartida que representaba la importación de petróleo para la autotración, contando incluso con el hecho de que tales importaciones podían imputarse cada vez más fácilmente a la mayor demanda general de energía).

La construcción de una gran red de autopistas principales, que habría de permitir alcanzar velocidades muy elevadas en los largos recorridos, parecía pues el sistema más cómodo para que los usuarios de los 600 pasaran a los 1.300 o 1.500, consiguiendo el objetivo de una alineación de la demanda interior con la demanda exterior.

Por otra parte el presupuesto del Estado, y aún más los de los organismos locales, se hacían cada vez más rígidos. El elevado volumen de los gastos de funcionamiento no permitía atender las exigencias de inversiones en varios sectores, especialmente en el de los transportes. Y era precisamente este sector el que daba lugar, a través de la empresa de ferrocarriles y las empresas de transporte público urbano, a nuevos déficits. El Estado encontraba dificultades para el desarrollo de nuevos programas ferroviarios y las administraciones de las grandes ciudades, ahogadas por los déficits en aumento (debido en gran parte a los transportes), no lograban efectuar las inversiones necesarias para mantener el servicio en un elevado nivel.

Junto a los ferrocarriles se sacrificaron las carreteras nacionales, cuyas mejoras deberían haber sido financiadas con los presupuestos anuales. Y las propias administraciones locales (provincias y municipios), no pudiendo poner en marcha programas de potenciación de las redes de carreteras que tenían confiadas, preferían intentar asociarse con las empresas concesionarias de las autopistas para resolver, prescindiendo de los condicionamientos del presupuesto, por lo menos algunos problemas relacionados con los recorridos de mayor circulación en sus zonas.

En conjunto, sin embargo, el sistema de las autopistas de peaje ha supuesto la centralización de las inversiones (sólo en apariencia privadas) en una red fundamental de recorridos largos. Los trabajos han sido realizados por los distintos concesionarios (el de participación estatal y los grandes grupos dirigidos por organismos locales) con extrema rapidez respecto al tiempo necesario en Italia para las obras públicas. De esta forma nos encaminábamos a disponer de una red principal de autopistas de 5.000 km aproximadamente (que son los que actualmente están abiertos al tráfico) que resultaba ser exactamente paralela a los 5.000 km más ricos de la red ferroviaria estatal (que comprende en conjunto 15.000 km).

No sólo ha sido máxima, en Italia, la diferencia entre la naturaleza de las inversiones en las autopistas y de las inversiones en los sistemas de transporte público, sino que también ha sido máxima la diferencia entre las inversiones en las autopistas y las inversiones en las carreteras ordinarias. Además, la mediación de las sociedades concesionarias ha hecho que se redactasen los proyectos con vistas a los mayores beneficios para las empresas (es decir, a las pérdidas menores) sin tener en cuenta otros factores, como la capacidad de las autopistas para absorber la demanda de circulación de recorridos breves en las zonas más densas y su aptitud para integrarse en los entrelazados territorios y carreteras de las regiones que cruzan.

Las propias características geométricas de las autopistas se resentían de la mediación de la lógica empresarial (por otro lado, completamente abstracta) de los concesionarios. A pesar de que las primeras realizaciones habían demostrado la insuficiencia de una sección de 24 metros, una ley sucesiva introdujo una sección aún más estrecha (19 metros) que evidentemente no preveía los carriles continuos para paradas de emergencia y restringía la separación entre las dos direcciones a sólo un metro.

A medida que avanzaban los trabajos y se extendía la red, se comprobaban al mismo tiempo los inconvenientes debidos a la adopción de trazados y secciones influenciados por la lógica empresarial y, como consecuencia de las diferencias entre costes reales y presupuestos, la vacuidad de las hipótesis de autofinanciación en base a las cuales habían sido decididas las obras.

Pero el mecanismo legislativo que se había ido perfeccionando a lo largo de los años (para ir salvando iniciativas que, de otra forma, hubiesen fracasado) seguía ofreciendo grandes posibilidades de acción a grupos y a gobiernos locales que, transfiriendo al Estado cualquier riesgo, podían acometer en este sector (y no en otros) grandes obras mediante la constitución de sociedades que recientemente han sido definidas como de «irresponsabilidad ilimitada».

El objetivo de las autopistas, fuera de las acostumbradas justificaciones sobre el equilibrio regional y el apoyo a las zonas más alejadas del centro, era el desarrollo de un nuevo tráfico automovilístico sobre todo en los recorridos medios y largos, para los que la elección del medio individual no era automática.

Pero podía apreciarse fácilmente que un sistema de autopistas construido a expensas de las mejoras de las carreteras ordinarias daba lugar a notables desequilibrios. La inmensa mayoría de los vehículos, que entre tanto se habían convertido en varios millones, circulaba en los ámbitos regionales a través de las carreteras secundarias; y especialmente a través de las redes de carreteras de las áreas urbanas y metropolitanas.

En otros países, donde la aceptación de las autopistas no había sido tan «exclusiva» como en Italia, se procuraba obtener del esfuerzo que representaban las autopistas nacionales una ayuda real para los problemas de aligeración

de las otras carreteras y, especialmente, una ayuda para la solución de los problemas de penetración en las áreas más congestionadas. El plan interestatal americano, por ejemplo, preveía «additional routes» de tipo urbano para un centenar de ciudades (por lo tanto, también para algunas de proporciones modestas); el plan suizo agregaba a la red de autopistas planos suburbanos para siete ciudades; las mismas autopistas alemanas contemplaban todo lo que se refería a las relaciones con el sistema de carreteras urbanas en forma muy diferente a aquellos criterios de separación y aislamiento que habían caracterizado las realizaciones de las autopistas alemanas en los años 30.

Esta característica italiana de la no participación de las autopistas en los asuntos urbanísticos y de vialidad de las mayores ciudades y de las áreas metropolitanas aumentaba el grado de disociación entre el sistema de las autopistas y el sistema más general de la movilidad nacional por carretera.

Recientemente, con la promulgación de una enésima ley para facilitar la supervivencia de algunas sociedades concesionarias, el Parlamento ha solicitado y ha conseguido que no se proceda a ulteriores construcciones de autopistas por lo menos hasta que no se pueda contar con un nuevo programa económico nacional general. El Parlamento, aunque con retraso, ha solicitado también la constitución de una comisión de investigación para examinar todo el asunto de las autopistas.

La crisis del petróleo ha provocado un debate sobre toda la política automovilística y de autopistas llevada a cabo hasta este momento; por otra parte, el hecho de que Italia depende casi exclusivamente del petróleo para sus necesidades de energía impide que se lleguen a valorar con exactitud los costos reales del carburante en materia de divisas. Bastante diferentes son las condiciones de otros países, como Gran Bretaña, y los Estados Unidos, en los que existen fuentes alternativas de energía y donde, por lo tanto, puede imputarse fácilmente a la motorización su cuota (que por lo general es preponderante) en el consumo de petróleo.





La crisis energética ha vuelto a plantear en Italia, al igual que en otros países, el problema del necesario recurso al transporte público. Pero el abandono sufrido por los ferrocarriles y los transportes públicos en general ha sido de tal importancia en las últimas décadas, que ahora resulta muy difícil y costoso, y de todas formas muy lento, cualquier plan de desarrollo en estos sectores; en una situación general, además, que no puede considerarse como la más propicia para desarrollar nuevos programas de gastos y de inversiones considerables.

Ha sido aprobado en el año 1974 un plan quinquenal para los Ferrocarriles del Estado de 2 billones de liras; pero la enorme desvalorización que ha sufrido la moneda en estos últimos meses sólo permitirá realizar efectivamente una pequeña parte de las obras necesarias.

El gran esfuerzo llevado a cabo en Italia en el sector de las autopistas no ha producido pues ningún beneficio, según se deduce de los acontecimientos de estos últimos años, para la superación de los antiguos desequilibrios entre el Norte y el Sur, entre la ciudad y el campo. Tampoco ha faltado, entre los entendidos en problemas económico-territoriales, quien ha manifestado que, bajo ciertos aspectos, las autopistas han acentuado los desequilibrios, en lugar de corregirlos. Los hechos más recientes demuestran que el gran sistema de autopistas no ha servido tampoco para mantener el proceso tradicional de desarrollo que hoy empieza a dar muestras de un cierto relajamiento.

Ha tenido, sin embargo, efectos muy notables. Por ejemplo, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado ha heredado, de la política de autopistas, la tendencia a concentrar la mayor parte de las inversiones y de las innovaciones en las grandes líneas nacionales; se trata de un sector en el que el bloque de intereses que rodea a los ferrocarriles está hoy buscando una costosa revancha, después de haber permanecido durante muchos años en una atmósfera de triste frustración, a causa de la competencia de las autopistas. Si antes todo el esfuerzo de las comunicaciones por carretera había sido concentrado en un trazado paralelo a la gran red ferroviaria, ahora ese pequeño esfuerzo que debe llevarse a cabo en el sector ferroviario corre el peligro de volver a concentrarse en los mismos itinerarios. El caso de la línea directísima Roma-Florenia (cuyo coste por sí solo representará aproximadamente la tercera parte de todo el presupuesto quinquenal antes mencionado) sirve de ejemplo. Se olvidan una vez más las intervenciones en apoyo de una mayor fluidez en las áreas metropolitanas y en las regiones más congestionadas.

A los famosos primeros puestos conseguidos en materia de autopistas, seguirán ahora algunas primacías, aunque más modestas, en materia de ferrocarriles superveloces. Por el contrario, para la gran masa de viajeros que, por motivos de trabajo, tienen que moverse en las áreas más desarrolladas del país (y no sólo en éstas), se avecinan incomodidades, siempre mayores, debidas a la insuficiencia de las infraestructuras y de los servicios de transporte.

Guglielmo ZAMBRINI



Planes e intervenciones turísticas

El turismo en Italia ha adquirido en estos últimos años un peso cada vez más relevante, tanto en términos de uso del territorio, como por lo que respecta a la producción de riqueza. El pujante desarrollo del sector, la expansión de la demanda, tanto interna como externa, han atribuido al turismo un rol económico y propulsor del desarrollo mucho más importante del que concretamente puede desplegar y por este motivo se ha favorecido la formación de una actitud permisiva y acrítica hacia todo tipo de iniciativas en el sector.

Hasta la segunda posguerra los ámbitos territoriales del desarrollo turístico en Italia estaban perfectamente delimitados; con una cierta aproximación puede decirse que a cada ámbito le correspondía una cierta tipología de instalaciones receptoras y unos visitantes bastante homogéneos en cuanto a su procedencia social. La Riviera ligure de Poniente y la Riviera romana tenían sobre todo instalaciones de tipo medio o francamente modestas, frecuentadas por la pequeña y media burguesía; la Riviera ligure de Levante, la Versilia, la costa amalfitana, las islas de Capri e Ischia tenían instalaciones de alto nivel o de lujo y residencias de la gran burguesía industrial y de la aristocracia. Un razonamiento un tanto distinto servía para las zonas turísticas de la montaña alpina, no afectadas aún por el fenómeno del turismo de invierno, vecinas a las áreas de desarrollo industrial del triángulo Turín-Milán-Genova y por tanto utilizadas por la pequeña, media y gran burguesías. Las estaciones climáticas estaban a su vez bastante diferenciadas tanto por lo que se refiere a instalaciones como en cuanto a uso.

En las zonas de desarrollo turístico tradicional las instalaciones receptoras eran sobre todo de rotación de uso (albergues, pensiones, habitaciones de alquiler); algunas residenciales, bastante limitadas, eran en general utilizadas en régimen de propiedad por las clases más ricas.

En todo caso, globalmente, la demanda interna del turismo era cuantitativamente modesta y referida casi totalmente a las cifras superiores.

A partir de la primera mitad de los años cincuenta se ha verificado un constante incremento de la demanda turística acompañado de un crecimiento de iniciativas que tendían a secundarla (tabla 1). En 1949 las plazas turísticas eran 365.128; en 1957, 634.777; en 1961, 857.932; en 1971, 1.414.180.

No es posible valorar qué parte del patrimonio inmobiliario, construido desde 1951 hasta hoy está destinada al uso turístico; se trata en cualquier caso de una cuota consistente, si se tiene en cuenta que hoy en Italia existen 7 u 8 millones de viviendas vacías. Una parte de éstas es consecuencia del abandono del campo y de los pequeños centros en las zonas marginadas, pero otra parte está constituida por casas de segunda residencia para las vacaciones.

La expansión del turismo —como consecuencia de la extensión de los estratos sociales que están en grado de hacer vacaciones, de la expansión del consumo, de la organización de la demanda por parte de los agentes turísticos— se ha traducido en Italia en un verdadero y propio asalto al territorio por parte de la especulación inmobiliaria.

Enteras zonas costeras han desaparecido bajo una capa de cemento y ladrillos, muchos bosques han sido destruidos, numerosas colinas allanadas, innumerables pequeñas poblaciones devastadas en su estructura urbana. El fenómeno más notable está constituido por la privatización absoluta de amplios trechos de zona costera marítima, de bosques, de espacios de enorme interés paisajístico y natural. Los motivos de tanta destrucción radican en la carencia casi completa de una política de desarrollo

Tabla 1

Regiones	1949			1961			1972		
	Establecimientos	Habitaciones	Camas	Establecimientos	Habitaciones	Camas	Establecimientos	Habitaciones	Camas
Piamonte	2.877	22.880	37.848	3.585	36.655	62.929	3.515	45.047	78.730
V. de Aosta	239	4.180	6.745	472	8.414	14.640	605	11.894	21.054
Lombardia	4.267	29.852	50.444	5.198	52.945	91.699	5.251	72.593	126.439
Trentino-									
A. Adigio	1.624	23.092	38.122	3.124	46.841	81.106	5.011	81.047	145.453
Veneto	1.834	22.178	36.236	3.306	56.521	98.073	4.446	98.609	170.897
Friuli-									
V. Giulia	455	4.295	7.331	910	13.414	23.111	1.217	23.529	41.131
Liguria	1.115	18.281	31.332	2.826	47.329	84.757	3.299	60.426	106.911
Emilia-									
Romagna	1.789	19.886	34.459	4.877	82.088	145.737	6.834	146.998	246.986
Total Italia									
Septentrional	14.200	144.644	242.510	24.298	344.207	602.052	30.178	540.143	937.001
Toscana	1.590	23.565	39.684	2.821	47.855	82.852	3.609	71.128	125.138
Umbria	165	1.670	2.824	213	3.142	5.250	316	5.807	10.145
Marche	309	2.990	5.273	655	11.338	19.940	1.145	28.032	50.019
Lazio	815	15.971	26.225	1.480	30.434	52.241	1.941	47.126	80.878
Total Italia									
Central	1.129	43.896	74.006	5.169	92.769	160.283	7.011	152.093	268.180
Abruzzo-									
Molise	408	2.613	4.572	482	6.091	10.527	836	19.919	36.629
Campania	809	9.333	17.002	1.229	20.012	35.925	1.616	35.874	64.600
Puglia	231	3.021	5.050	304	5.552	8.818	525	13.868	23.501
Basilicata	193	704	1.420	263	1.496	2.631	265	2.698	4.796
Calabria	360	2.391	4.365	394	4.443	7.641	545	12.785	23.016
Sicilia	771	7.483	13.987	1.048	14.153	24.045	908	20.448	36.011
Cerdeña	212	1.317	2.209	270	3.641	6.010	405	12.370	22.451
Total Italia									
Meridional	2.984	26.832	48.605	9.159	55.388	95.597	5.100	125.962	210.981
Total Italia	20.603	215.702	365.128	33.457	491.914	857.932	42.289	810.197	1.414.180

planificado del sector y en la falta de una reglamentación generalizada para la protección del ambiente y de los recursos del territorio.

El equivocado significado económico del desarrollo turístico ha hecho que casi todas las administraciones locales se hayan mostrado dispuestas a dejar mano libre a cualquier especulador, cualquiera que fuera la intervención que se propusiese.

Los motivos de esta actitud no deben buscarse en la escasa preparación político-administrativa, sino sobre todo en el hecho de que después de los años 60 el fenómeno turístico tendía a localizarse en áreas pobres, o empobrecidas por la crisis de la agricultura y de la pesca. El turismo parecía en aquellas zonas el único remedio posible a todos los males porque, de hecho, era la única intervención en perspectiva o casi la única. Pero la manera en que generalmente se llevaba a cabo la intervención era tal que destruía, de hecho, la estructura ambiental y los recursos paisajísticos y naturales, que habían sido el mismo motivo de la intervención.

El tipo más frecuente de localización turística está basado en la parcelación de terrenos, sobre los que se construyen viviendas —en general unifamiliares— con escasísimos o ningún servicio común. La urbanización está cerrada por muros y verjas y se convierte en una especie de «reserva» para sus únicos propietarios. Un sistema análogo se sigue para la construcción de hoteles y pueblos turísticos: toda localización tiene su territorio privado. El conjunto de estas privatizaciones acaba por excluir al público del uso del territorio turístico.

La planificación urbanística a nivel municipal no ha servido casi nunca para acabar con este tipo de destrucción, los instrumentos urbanísticos en realidad no representan los intereses colectivos; al contrario, casi siempre son expresión de las fuerzas económicas propietarias del territorio; por tanto parece inevitable que el plan urbanístico de un municipio en el cual la especulación intenta explotar el territorio con fines turísticos, acoja e incorpore todas las peticiones de edificabilidad impulsadas por la especulación, a menos que el nivel de conciencia de la administración local y de la población esté tan desarrollado como para identificar qué solicitudes contienen las premisas para la destrucción de los recursos indispensables para un correcto desarrollo turístico: esto es, la naturaleza y el paisaje. Pero esta toma de conciencia madura lentamente en un país donde la mayor parte de la administración vive bajo una red de relaciones clientelares y una parte de la población está destinada a enfrentarse cada día con problemas de pura supervivencia.



Como se ha dicho, en los años más recientes, las más relevantes especulaciones turísticas se han localizado en las partes más pobres del país: la Italia central y sobre todo el Mediodía, zonas en las que el éxodo del campo y el abandono de los centros más pequeños, determinado sobre todo por la crisis de la agricultura y por la poca amplitud de los procesos de industrialización, han roto el tejido social dejando a los que se han quedado con muy pocas armas para defenderse del asalto de la especulación. Una tentativa de planificación —solamente en términos urbanísticos— de las intervenciones turísticas ha sido realizada por «Cassa per il Mezzogiorno».

La «Cassa» lanzó, alrededor de 1967, los «comprensorios de desarrollo turístico», esto es, individualizó, en las áreas de su competencia, numerosas zonas de intervención turística, tanto sobre la base de los recursos paisajísticos y naturales como sobre la base de la demanda turística que se estaba dirigiendo hacia tales zonas.

Para este tipo de comprensorios se preveía la elaboración de planes de desarrollo turístico con el objetivo de definir un armónico reparto de las diferentes actividades económicas y de utilizar racionalmente los recursos naturales paisajísticos.



Contemporaneamente, los planes «comprensoriales» debían establecer una escala de prioridades de las intervenciones y «dirigir el proceso de desarrollo en sus múltiples aspectos».

Las intenciones y los objetivos que esta iniciativa de planificación se proponía eran ciertamente compatibles, sin embargo su actuación estaba destinada al fracaso. Los planes «comprensoriales» de desarrollo turístico de la «Cassa» en realidad no tenían ninguna forma institucional y por este motivo no incidieron, o en todo caso lo hicieron de manera irrelevante, sobre los instrumentos urbanísticos locales, que continuaron desarrollándose según el criterio de máxima aquiescencia a la presión de cada uno de los especuladores.

La misma política de intervención de la «Cassa» en los otros sectores de su competencia —infraestructura, obras públicas, etc.— ignoró totalmente las indicaciones territoriales de los planes comprensoriales turísticos, de modo que el mismo organismo promotor ha consentido, y realizado, a veces, intervenciones netamente contrarias a las previsiones del plan. O bien la redacción de los planes ha llegado con tal retraso y en relación con situaciones territoriales tan comprometidas, que las posibilidades de realización y la credibilidad de los mismos planes eran prácticamente nulas.

Esta política de protección del territorio, ejercitada en términos puramente formales, ha llevado obviamente frutos previsibles: proliferación de localizaciones turísticas sin ningún respeto del ambiente, derroche de gastos públicos por incentivos e infraestructura destinada a grupos limitados de usuarios (únicamente turistas), ninguna incidencia sobre la situación de la renta y sobre las condiciones de vida de las poblaciones locales, producción de rentas considerables para los especuladores inmobiliarios y de enormes beneficios para los grandes productores turísticos que frecuentemente son también especuladores inmobiliarios.

El desarrollo turístico del Mediodía ha sido una verdadera y propia acción de colonización, como lo han sido por otra parte todas las restantes intervenciones públicas y privadas realizadas en los últimos 20 años en esta parte de Italia. Pero el mecanismo especulativo de fondo, la presión para la máxima explotación de los recursos y a menudo la presencia de los mismos agentes, ha producido resultados «homogéneos» para todas las intervenciones, cualquiera que sea la región del país en que hayan sido realizadas. A pesar de las deformaciones producidas en el territorio por el modelo de intervención descrito, sería exagerado y evasivo decir que en Italia todo está perdido en este sector. En términos de espacio y de recursos naturales y ambientales existe aún la posibilidad de salvar una considerable parte del territorio, que ha permanecido intacta o ha sido sólo tangencialmente tocada por el desarrollo turístico y por los fenómenos de degradación territorial conexos. Evidentemente, para conservar los recursos que quedan es necesario cambiar totalmente el modelo de uso de los recursos y el concepto mismo de turismo que está en la base de las intervenciones actuales. Quedan planteados una serie de problemas a los que es necesario dar una respuesta política

(02) 650.047

Basta una telefonata per viaggiare nello stile Sheraton.

(02) 650.047

Basta una telefonata per prenotare immediatamente in ogni Hotel o Motor Inn Sheraton del mondo.

(02) 650.047

Basta una telefonata per prenotare nei nove Hotel da favola Sheraton in Europa: Bruxelles, Copenhagen, Lisbona, Londra/Heathrow, Madera, Monaco, Parigi, Stoccolma e Tel Aviv. Entro la fine del '74 anche Amsterdam e Eindhoven. E nel '75 Aberdeen, Francoforte/aeroporto, Istanbul.

(02) 650.047

Basta una telefonata per prenotare in ogni Hotel da favola Sheraton da una costa all'altra degli Stati Uniti e del Canada. Nei Caraibi e nelle Hawaii. In Africa e in Medio Oriente. Nel Pacifico e in Estremo Oriente. In Messico e in Sud America.

(02) 650.047

Chiamate questo numero. O fatelo chiamare dal vostro agente di viaggio.

**PRENOTAZIONI
IN TUTTO
IL MONDO**



Sheraton Hotels & Motor Inns

UN SERVIZIO MONDIALE TET



Tabla 2. (En millones de liras — Valoraciones sobre la base de los índices utilizados por la «Banca nazionale del lavoro»)

Período	1949-1961		1961-1972	
	Plazas-cama	Inversiones	Plazas-cama	Inversiones
Piamonte	25.081	37.621	14.000	56.000
V. de Aosta	7.895	11.842	6.385	25.540
Lombardia	41.225	61.837	34.740	138.960
Tr-A. Adigio	42.984	64.476	64.437	257.748
Veneto	61.831	91.715	72.824	291.296
Friuli-V. Giulia	15.780	23.670	18.020	72.080
Liguria	53.475	80.137	22.154	88.616
Emilia-Romagna	111.280	166.917	101.250	405.000
Toscana	43.168	64.752	57.714	230.856
Umbria	2.426	3.639	4.895	19.580
Marche	14.667	22.000	30.080	120.320
Lazio	26.016	39.024	28.640	114.560
Abruzzo-Molise	5.955	8.932	26.102	104.408
Campania	18.923	28.384	28.675	114.700
Puglia	3.168	4.752	23.420	93.680
Basilicata	1.200	1.800	2.167	8.668
Calabria	3.300	4.950	15.370	61.480
Sicilia	8.800	13.200	11.966	47.864
Cerdeña	3.800	5.700	16.440	65.760
Total	492.805	739.207	1.318.583	5.274.332

COMPLESSO TURISTICO RESIDENZIALE

CALA ROSSA

ALBERGO - COTTAGES - LOTTIZZAZIONE - ZONA BALNEARE

PER INFORMAZIONI RIVOLGERSI ALLA SEDE DELLA CALA ROSSA S.p.A.
VIA BONOMO A 15 - 00185 ROMA - TEL. 06/478111

Le logge di San Michele

COMPLESSO RESIDENZIALE TRA S. MARGHERITA E RAPALLO GOLFO DEL TIGULLIO



APARTAMENTI
SIGNORILI
PANORAMICI
IN VILLETTE

SERVIZI ORGANIZZATI

Senza tasse - Conspicuo decoro - Pieno confort sanitario

Per informazioni rivolgersi:
Ufficio Le Logge San Michele di Pagano - Tel. 010/40942 - Rapallo



CASA
FRA
I PINI



AGENZIA LA BUSSOLA

VENDETTA OFFERTA
APPARTAMENTI

nella pineta di Arenzano

"Albatros"

la tua casa vacanze

Immobilprogram

Una casa al mare nel golfo di Policastro

"erica" L. 1.500.000



Immobiliare e delitto

a PORTO S. STEFANO

COSTA RESIDENZIALE dell' ISOLA ROSSA



ufficio vendita
Agenzia PIERO MOTTURI - telefono 812609

CORRIERE 96-

Affare irripetibile GRADO PINETA

VENDESI
preferibilmente in blocco
NUOVI
12 appartamenti ammobiliati

in palazzina 4 piani tutti con terrazze mare, posto macchina, riscaldamento, acqua calda centralizzata, ascensore.

156 milioni contanti
51 milioni mutuo ventennale

TELEFONARE 0432/85384 oppure 0431/71092



ELEGANTE RESIDENCE IL GIP

APPARTAMENTI CON GIARDINO PRIVATO - PARCO - PISCINA - SALINI

para afrontar, con nuevas perspectivas, el tema del turismo y de su relación con el desarrollo económico y el equilibrio del territorio.

En primer lugar, es necesario escoger de forma clara los destinatarios privilegiados del turismo. Es evidente que si la acción turística continúa dirigida, como ha ocurrido hasta hoy, a una parte limitada de la población y no a la colectividad en su totalidad, no se pueden hacer hipótesis sobre un diferente uso de los recursos, y los fenómenos de privatización de los recursos turísticos se extenderán ulteriormente hasta imposibilitar su libre disfrute en cualquier parte del territorio. Es necesario, pues, poner en marcha un proceso radicalmente alternativo al que hoy está en curso y verificar la posibilidad de formación y organización de la demanda sin el condicionamiento de una oferta monopolística o casi monopolística. La orientación general de la actividad turística debe plantearse sobre el momento colectivo del uso de los recursos territoriales. Un segundo problema planteado es el de la relación entre instalaciones turísticas e instalaciones civiles. Hoy nos encontramos muy a menudo en presencia de una separación neta entre los dos tipos de instalaciones; por otra parte, las instalaciones civiles son casi inexistentes y las turísticas, asimismo limitadas, son absolutamente inaccesibles al uso público, de modo que las áreas turísticas acaban por ser extrañas al organismo territorial. Una de las formas para superar esta distanciamiento puede estar constituida también en este aspecto por la acentuación del momento colectivo de uso de las instalaciones y por tanto de la programación de estas últimas, de manera no sectorial y cerrada, sino dirigida al conjunto de los usuarios presentes en el territorio.

Un análogo razonamiento debe plantearse en relación con el patrimonio inmobiliario existente (la vivienda en los centros históricos, la vivienda rural, etc.) que constituye sin duda un recurso sobre el cual cada vez más se concentra la atención de las fuerzas especulativas. Dejar en manos de estas fuerzas la utilización del patrimonio construido significa repetir sobre lo ya construido el modelo aplicado en las realizaciones *ex novo*.

Es necesaria la gestión pública de estos recursos con el objetivo de impulsar un desarrollo radicalmente alternativo del sector. Aunque no será siempre posible la adquisición pública de este patrimonio, es necesario potenciar las adquisiciones al máximo y garantizar el control público a través de la selección y el condicionamiento de las subvenciones a la actividad turística a través de una diferente organización de la demanda.

Lógicamente, los puntos a los que se ha aludido representan sólo algunos de los aspectos del problema, algunos de los más evidentes relativos a la situación turística en Italia, pero quedan puntos de carácter sectorial.

Es obvio que el razonamiento turístico está encuadrado en el complejo programa de un uso alternativo del territorio y también por ello mismo de la compatibilidad del uso turístico con otros usos económicos. Los instrumentos disponibles para una nueva política del turismo y, más en general, del tiempo libre y del uso de los recursos naturales y ambientales, no son por el momento muchos: ni están en un estado avanzado; pero utilizarlos de forma abierta y con decisión pueden constituir el punto de partida para un planteamiento alternativo. Un instrumento importante puede estar representado por la descentralización político-administrativa derivada de la institución de las regiones, que por un lado favorece la participación democrática en la definición de las intervenciones en el territorio y, por tanto, una toma de conciencia más amplia y nueva de los problemas, de su ordenación, y por otro garantiza un poder contractual colectivo frente a las presiones especulativas que la administración local de menor nivel (ayuntamientos, provincias) no poseía.

Evidentemente, cuanto más vasta sea la participación tanto más fuerte será la posibilidad de incidir a nivel local y nacional en las opciones del desarrollo y en su connotación social, tanto más amplio será el campo de utilización avanzado por la legislación estatal existente y la elaboración de una legislación regional progresiva.

El problema no es de todas formas sencillo, ni las soluciones son fáciles de concretar y aplicar. Por un lado, la crisis económica ha menguado la demanda turística de las clases populares (en el verano de 1974 se ha verificado un descenso medio de las presencias turísticas de cerca del 30 por ciento, mengua que evidentemente ha repercutido sobre las



capas con menor renta en una mayor medida), con la que se podía contar para un enfoque diferente de la política turística, y por otro la elevada tasa de inflación ha reforzado la inversión especulativa en viviendas de segunda residencia en las zonas turísticas (es éste el único sector de la construcción que ha mantenido tasas de desarrollo elevadas). En consecuencia, el antiguo modelo de uso individualista del territorio continúa y no parece destinado a entrar en crisis muy pronto, aunque de un tiempo a esta parte haya asumido formas menos triunfalistas.

Giusa MARCIALIS

Los agentes del sector turístico

La ocupación estable está limitada a la mano de obra necesaria para la manutención, para el resto se utiliza sobre todo mano de obra estacional y no especializada, y una poca mano de obra residente cualificada, de procedencia externa a la región.

El Consorcio ha realizado aún tres pequeñas instalaciones industriales (Granit Sarda, Bianca Sarda y Cerasarda) que producen materiales para el Consorcio y están localizadas en el núcleo industrial de Olbia, para poder utilizar los incentivos industriales de la «Cassa».

Consorcio «Costa Smeralda» (Aga Khan-Rotschild), en territorio del municipio de Arzachena (Sassari), Cerdeña. El patrimonio del área del Consorcio abarca una franja costera de cerca de 55 km con diversa profundidad.

Las intervenciones están articuladas en torno a cinco núcleos fundamentales:

1. Cala di Volpe

1 hotel de lujo, con 40 habitaciones y 72 plazas-cama, piscina, tenis, muelle de embarque. (Abierto de abril a octubre.) Espacio por residencia de 3.000 a 5.000 m² con índice volumétrico de 0,2 m³/m².

2. Romazzino

1 hotel de 1.ª categoría, 100 habitaciones, 200 plazas-cama, tenis, piscina. (El hotel realizado por el Consorcio ha sido vendido a Rank Corporation.) Terrenos parcelados para chalets (cerca de 100), condominios y residencias.

3. Porto Pevero

Es el núcleo menos desarrollado del complejo. Han sido construidas cerca de 50 residencias, pero quedan áreas disponibles para albergues, complejo residencial, condominios, etc.

4. Porto Cervo

1 hotel de 1.ª categoría, 62 habitaciones, 124 plazas-cama, piscina. (Abierto de mayo a octubre.)
1 hotel de 2.ª categoría, 60 habitaciones, 125 plazas-cama, 230 parcelas para residencias de 1.000 a 4.000 m². Terrenos para bloques residenciales y condominios. Piscina, tenis, golf, picadero, puerto turístico, restaurante, boutiques, night clubs, banco, farmacia, etc.

5. Liscia di Vaca

1 hotel de lujo con 35 habitaciones, 53 plazas-cama. Piscina, tenis, fondeadero turístico.
1 hotel de 2.ª categoría con 30 habitaciones y 60 plazas-cama. Parcelas para residencias (3.000 m²), complejos residenciales, condominios, restaurante y night clubs.

Fórmula adoptada en las instalaciones turísticas «Valtur-Insud» (sociedad con participación estatal) para la valoración de las costas-ingresos.

- Dimensión 600/9.000 plazas-cama
- Localización: Mediodía
- Área interesada en la intervención: 100-120 ha, de las cuales 5-8 por albergue.
- valor de las inversiones en 1969: 3.500.000 L. por plaza-cama; en 1973: 6.000.000 L. por plaza-cama; infraestructura y terreno: 1.500 L. por m².
- Inversión media por unidad: 3.500 millones (800 plazas-cama).
- Características temporada: apertura, 5-6 meses; ocupación, de mano de obra, 7-8 meses.

No es fácil hacer hoy una clasificación precisa de los agentes que actúan en Italia en el sector turístico. En realidad se están produciendo modificaciones profundas, aunque lentas, que tienden a una reestructuración del sector y a una concentración de las intervenciones y de las gestiones en el seno de grupos restringidos.

En cualquier caso se pueden distinguir esquemáticamente tres categorías de agentes:

- Agentes inmobiliarios que tratan sólo de los traspasos de propiedad de las áreas utilizables turísticamente después de haber obtenido más o menos legalmente una cierta edificabilidad para las mismas.
- Empresarios que llevan a cabo conjuntamente las operaciones inmobiliarias y la intervención turística propia y real (albergues, pueblos turísticos) de la que pueden más tarde reservarse la gestión.
- Pequeños empresarios turísticos que realizan y gestionan instalaciones de pequeñas dimensiones.

Las combinaciones entre las tres categorías cambian según las áreas en que se realicen las operaciones, según el mercado turístico, según la capacidad financiera de los mismos empresarios, etc.

Los resultados en términos territoriales son a menudo bastante homogéneos, todo bajo el signo de la privatización del suelo y de las instalaciones. Las diferencias son importantes en lo que se refiere a la calidad de las intervenciones, directamente proporcionales a la capacidad empresarial de los agentes y sobre todo al nivel económico-social de los usuarios a los que va destinada la intervención.

Las sociedades con capitales públicos, que últimamente están tomando al asalto el territorio meridional, están desempeñando un papel importante. Su iniciativa sigue a la de los mismos grupos extranjeros que se han afincado en el Mediodía de Italia a principios de los años 60, atraídos por las considerables facilidades y por los incentivos concedidos por la «Cassa per il Mezzogiorno».

Es difícil valorar en términos de inversiones estas últimas intervenciones puesto que los presupuestos de los grupos internacionales no son conocidos y es también muy difícil conocer los precios de compra y venta de las áreas por obvias razones de «discreción» fiscal.

Con los elementos que tenemos en nuestro poder se han redactado dos cuadros, uno sobre la intervención del Aga Khan en Cerdeña, que continúa siendo una de las primeras y más brillantes colonizaciones turísticas del Mediodía; el segundo describe con suficiente aproximación la intervención-tipo de las sociedades con participación pública, que en estos últimos años se han presentado como el agente privilegiado del Sur, donde se han concluido ya numerosas intervenciones.

Es evidente el carácter esencialmente especulativo de toda la operación. En realidad, el Consorcio adquirió los terrenos en los primeros años 60, a precios irrisorios (se trataba de costa y terrenos rocosos, cubiertos de piedra y pastos naturales muy pobres). Las infraestructuras principales fueron realizadas por la Región de Cerdeña o la «Cassa per il Mezzogiorno», esto es, con dinero público.

Las construcciones y las urbanizaciones fueron realizadas con importantes contribuciones públicas, desde el 70 por ciento («Cassa per il Mezzogiorno», Región, Ministerio para el Turismo). Casi todo el patrimonio inmobiliario (terrenos y residencias) ha sido vendido a precios elevadísimos, muy por encima del habitual mercado turístico por el carácter elitista que se ha dado al conjunto de las instalaciones.

- g) Empleos: 1 ocupado cada 3,5-4 plazas-cama; en el complejo, 200-300 ocupados (de los cuales los peones estables para manutención 10-20 agregados) cuadros dirigentes en albergues de invierno.
- h) Estructura de inversión:
- inversión global: 3.500 millones de liras;
 - facilidades crediticias: («Cassa Mezzogiorno», 60-70 por ciento en 25 años con el 3,5 por ciento al 6 por ciento de interés), 2.100 millones de liras;
 - ayudas a fondo perdido; (10-15 por ciento), 350 millones de liras;
 - medios propios (capital social), 1.050 millones de liras.

En realidad se solicita inicialmente el 110/120 por ciento; se obtiene el 100 por ciento entre préstamo y ayuda a fondo perdido en costes anuales de administración. Es decir, que el funcionamiento económico-comercial pudiera ser por ejemplo el siguiente:

Utilización del albergue: 100 días de plena utilización
 $100 \times 800 = 80.000$ personas / media pensión
 10 días = 8.000 turistas.

Ingresos medios (año 1973-1974)

pensión: 11.000 L por persona
 extra: 2.500 L por persona
 total: $13.500 \text{ L} \times 80.000 = 1.080$ millones de liras
 facturación: 1.000 millones = 30 por ciento inversión.

<i>Costes</i>			
trabajo	3.000	por persona	
alimentos	3.000	" "	
gastos generales	2.000	" "	
extra	2.500	" "	
coste total	10.500	" "	$\times 80.000 = 840 \text{ m.}$

Margen: 240 millones (8 por ciento inversiones)

amortización (4 por ciento mutuo 25 años)	140	m. de L.
intereses pasivos mutuos (3,5 por ciento)	60	" "
impuestos y tasas	10	" "
gastos comerciales generales	30	" "
Total	240	" "

En resumen, la operación económico-comercial no ofrece márgenes de ganancia a los empresarios. Hecho que demuestra como incluso este tipo de operación se base sobre todo en la especulación, esto es, en los amplios márgenes de ganancia que se piensa obtener de la venta de los restantes terrenos edificables (el albergue ocupa menos del 10 por ciento de la superficie global) y de la utilización, pagando, de los servicios y productos ofrecidos en el albergue por la clientela externa.

El desarrollo económico italiano y la degradación del medio ambiente

1. Ensuciar y volver a limpiar: un buen negocio

El 29 de junio de 1973 se abrió en Urbino, con gran alarde publicitario, la «Conferencia nacional para el primer informe sobre la situación ambiental» del país.

Este informe es una historia «a la italiana». En efecto, el ministro para la Investigación Científica había confiado su realización a una sociedad del Grupo ENI, la TECNECO, suscitando críticas y protestas en los ambientes del Consejo Nacional de Investigaciones, que quedaba despojado descaradamente de uno de sus cometidos institucionales por parte de la iniciativa de la Industria estatal. Pero esta elección, como veremos más adelante, no respondía a un capricho. Por el contrario, era perfectamente coherente con la tendencia predominante a nivel internacional: es decir, dar precisamente a los peores contaminadores —los grupos petrolíferos— la posibilidad de conseguir ulteriores beneficios a través de la descontaminación.

Naturalmente esta elección ha tenido una consecuencia: que la descripción de la situación ambiental no es precisamente un modelo de objetividad. Sin embargo, de todas formas, nos serviremos del mismo para trazar un esquema sobre los aspectos más sobresalientes de la degradación ambiental que ha acompañado a las transformaciones económicas y sociales de nuestro país en el segundo período de la posguerra.

«Vista la falta de una adecuada intervención pública central (en los campos legislativo, administrativo y financiero), en líneas generales se han acentuado —leemos en el informe con que se abre la Conferencia— los fenómenos de una relación irracional y desequilibrada entre los recursos territoriales y naturales y sus formas de utilización. Se han perfilado concretamente dos situaciones diametralmente opuestas. Por una parte, en efecto, ha continuado la progresiva concentración en limitadas áreas del territorio (es decir, en las áreas metropolitanas) de las localizaciones residenciales, productivas e infraestructurales, llevando a la congestión y a un superaprovechamiento de los recursos ambientales; por otra parte, se ha producido la ulterior extensión de zonas cada vez más amplias, donde la carencia de una adecuada presencia humana lleva, especialmente en las montañas y en las colinas, a la debilitación de la fortaleza que representaba para la defensa del ambiente.

«Concretamente, entre 1961 y 1971, ha proseguido el impetuoso desarrollo de las áreas metropolitanas que han tenido un aumento de casi 7 millones de habitantes, englobando 7.750 km² de territorio. En las 33 áreas metropolitanas (tan sólo el 8,3 por ciento del territorio nacional) aparece concentrado, en 1971, casi el 50 por ciento de la población, más del 60 por ciento de las personas que trabajan en la industria, el 62 por ciento de los que se dedican a las actividades terciarias; posiblemente en estas áreas se producen las dos terceras partes de la renta nacional.

«Con independencia de estas dimensiones cuantitativas, la expansión de las áreas metropolitanas se ha producido fuera de cualquier plan nacional de distribución territorial, de forma caótica y tumultuosa, acentuando los desequilibrios tradicionales entre el norte y el sur de la nación, entre el triángulo industrial (Turín, Milán, Génova) y las áreas menos desarrolladas de las provincias venetas, entre las áreas más urbanizadas y aquellas otras más débiles en las zonas del interior del sur, entre la ladera tirrénica y la ladera adriática, entre las zonas costeras y las del interior. Bajo el perfil puramente ambiental, ha acentuado los problemas típicos de contaminación y deterioración de las zonas intensivas: contaminación del aire y de las aguas, ruido, reblandecimiento y hundimiento del terreno en las laderas donde existe agua, incremento de la morbosidad y de la mortalidad por causas directas relacionadas con la contaminación atmosférica.»

Sin embargo, después de hacer estas afirmaciones, el informe se vuelve reticente. Por lo que respecta a la contaminación atmosférica, el factor que recibe mayor atención es el de las instalaciones de calefacción para las viviendas. Se examina detenidamente el incremento de «la emisión de gas de escape producida por la circulación de los medios de transporte» (46 por ciento entre 1961 y 1971). Se habla bastante de la eliminación de los desechos sólidos civiles (que en un 80 por ciento se eliminan con «sistemas de eliminación no controlados»). Sin embargo, y esto es todo por cuanto respecta a la industria, «en relación con las emisiones industriales —se señala en el Informe—, los Organismos centrales no disponen todavía de una información completa sobre el cumplimiento de cuanto dispone el reglamento de aplicación de la ley 615: los exámenes y las aprobaciones por parte de los competentes comités regionales resultan, hasta la fecha, muy limitados en su número». ¿Qué es la ley 615?

Ante todo debemos observar que en Italia prácticamente no existen leyes que prevean limitaciones para las contaminaciones. En efecto, la única norma italiana en base a la cual puede protegerse la calidad de las aguas es una ley sobre la pesca que prohíbe que se viertan en ríos y lagos sustancias que maten a los peces. Es inútil destacar que, por lo tanto, se puede sancionar (!!) a los infractores únicamente cuando ya se ha cometido el daño, es decir, cuando los peces ya han muerto y el agua se ha convertido en veneno. La ley 615 sobre «Medidas contra la contaminación atmosférica» se remonta al año 1966. Las medidas previstas por la ley son tres:

- contra el humo de las instalaciones de calefacciones domésticas;
- contra los gases de escape de los vehículos;
- contra el humo de las industrias.

El único reglamento de actuación hasta ahora aprobado es el que se refiere a las emanaciones de las calefacciones. Transcurridos casi nueve años desde la aprobación de la ley y a pesar de que ésta preveía un plazo de seis meses a partir de su entrada en vigor para la aprobación del correspondiente reglamento de actuación, se sigue hablando en todos los niveles del smog y de sus perjuicios, mientras todavía no se ha obligado a las industrias en general y a la industria automovilística (responsable del tipo de vehículo fabricado), a tomar las medidas necesarias para disminuir por lo menos la contaminación que ocasionan.

2. La tecnología del beneficio y la agresión al ambiente

Esta forma de presentar al público el problema de la contaminación ambiental es altamente embaucadora. Por otro lado, el problema resulta ya tan evidente que no puede mantenerse escondido por más tiempo: a partir de este momento el Estado y las industrias prefieren difundir noticias e informaciones bien dirigidas hacia soluciones tendentes a no variar excesivamente ni las tecnologías ni los métodos de producción (por lo menos hasta que no se vean obligados a ello por factores de otra índole, por ejemplo, de competencia) y por lo tanto a continuar dominando la situación. La tendencia es pues la de atribuir a cada ciudadano individualmente la responsabilidad de la contaminación; se habla de «su» coche (controles para vehículos particulares), de «su» basura, de «su» detergente, etc. En pocas palabras, el Estado y la industria han decidido que el italiano es sucio y por lo tanto hay que volverle a limpiar.

De esta forma, todos nos sentimos culpables, y así, a través de leyes y «leggings», se logrará fácilmente que recaiga sobre este «sucio» todo el coste de la eventual depuración, o que se acepten soluciones individuales bastante ridículas, inventadas asimismo en provecho del beneficio (como la de la careta antismog).

Es más, ya se está llevando a cabo un intento en este sentido: alegando como justificación la difícil situación

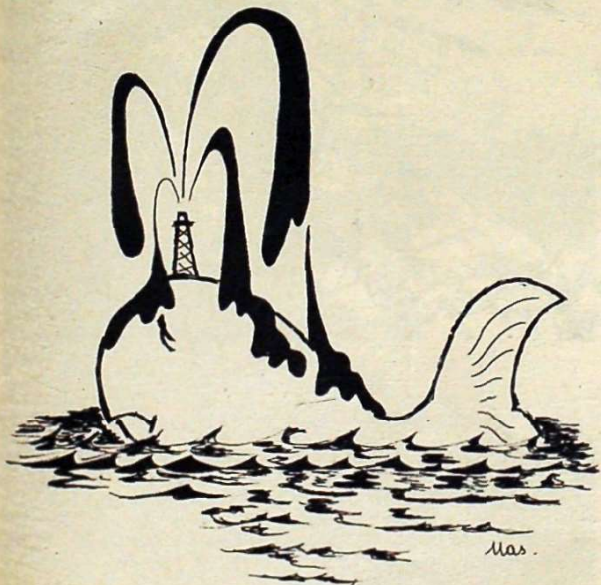
económica italiana; se conceden beneficios fiscales y créditos especiales para las industrias que deseen construir plantas de depuración. En lugar de imponer fuertes multas por la contaminación y obligar con una ley bien clara a la descontaminación por parte de quien en realidad contamina, se financia, con el dinero de los trabajadores, la construcción de medios de descontaminación producidos por la propia industria contaminadora. De esta forma, los trabajadores soportan la contaminación que no desean y la pagan con salud y salarios.

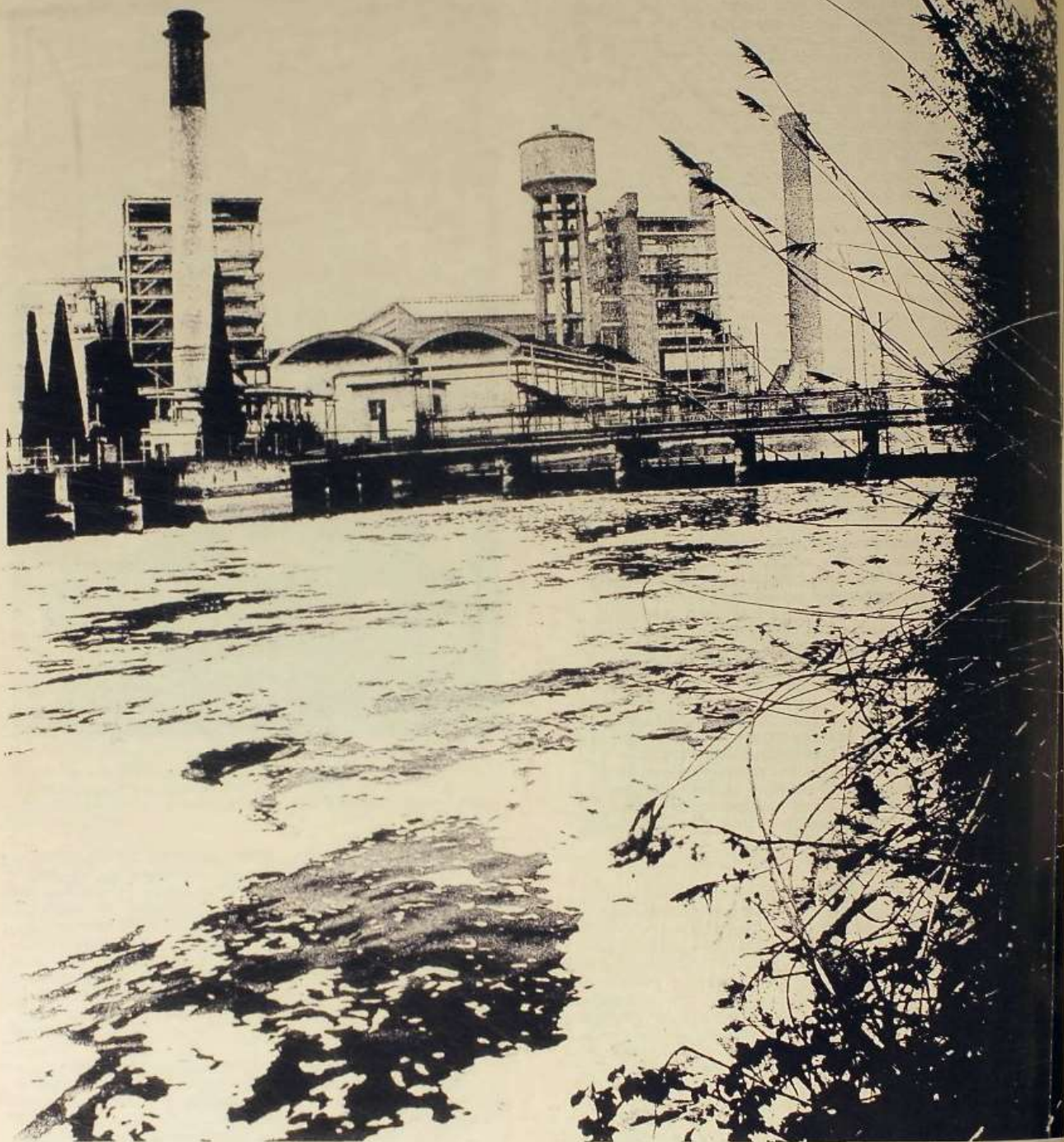
Estos son los verdaderos intereses que impiden decir que el coche contamina porque está construido y proyectado en una forma determinada, que la industria de la alimentación, para estimular al comprador, utiliza envoltorios que resultan en muchas ocasiones molestos y, lo que es peor, que no se pueden destruir. También puede deducirse, de estos sencillos ejemplos, que no todo lo que usamos y consumimos contamina por el hecho de que nosotros no sabemos usarlo y consumirlo, sino porque ha sido construido de esta forma. A nosotros nos preparan para aceptar esta clase de publicidad nueva y más eficaz que presenta la industria como el instrumento capaz de reparar los perjuicios que hemos producido nosotros.

En realidad, las cosas son muy diferentes. Sigamos brevemente el análisis que hace sobre el tema Barry Commoner, el biólogo americano autor del libro *Il cerchio da chiudere*, traducido recientemente al italiano. Aunque el análisis de Commoner se refiere a los Estados Unidos, las conclusiones que se derivan sirven perfectamente para todas las naciones capitalistas industrializadas. Las tesis que Commoner confuta fácilmente, con cifras en la mano, son las que se usan normalmente para explicar el enorme incremento de la contaminación: se mantiene que se debe al aumento de la población y al aumento del correspondiente bienestar. De hecho, en el período 1946-1968, la población americana ha aumentado aproximadamente en un 50 por ciento, mientras el consumo de alimentación per-cápita más bien se ha reducido ligeramente, en lugar de aumentar. Lo mismo puede decirse por lo que respecta al vestir y a la vivienda.

Conclusión: la producción en general de los bienes fundamentales, comida, tejidos, acero, ha seguido más o menos el ritmo del aumento de la población. La contaminación, por el contrario, ha aumentado en porcentajes comprendidos entre el 200 por ciento y el 2.000 por ciento, según los sectores. Debe pues buscarse la explicación en otros factores. Si se observa cómo han variado los porcentajes de producción de distintos bienes, se aprecian en cambio vistosos cambios cualitativos.

Lo que ha sucedido es que las viejas tecnologías han sido remplazadas por otras más nuevas: detergentes sintéticos han sustituido al jabón, las fibras sintéticas han sustituido a las fibras naturales, el aluminio, el cemento y el plástico han sustituido al acero y a la madera. Los transportes por carretera han sustituido a los transportes por carril, coches más potentes han sustituido a otros menos potentes, los fertilizantes han sustituido a la tierra.





En todos estos casos, las nuevas tecnologías son muchísimo más contaminadoras que las viejas. Vale la pena recordar lo que dice Commoner a propósito de los fertilizantes nitrogenados: «Al igual que una droga determina el hábito, los fertilizantes nitrogenados y los insecticidas sintéticos crean una demanda a medida que aumenta su utilización: el comprador traga el anzuelo del producto.»

Pero, ¿qué ha sido lo que ha empujado hacia la introducción de estas nuevas tecnologías? En 1947, cuando la industria no producía detergentes, los beneficios que se derivaban de la venta del jabón eran del 31 por ciento. En 1967 (30 % jabón, 70 % detergentes), subían al 47 por ciento. En la actualidad (sólo detergentes) los beneficios son del 54 por ciento. «Esto explica por qué, a

pesar de que su utilidad ha permanecido invariada para la mayor parte de sus usos —dice Commoner— el jabón ha sido suplantado por los detergentes. Quien ha salido beneficiado ha sido el que ha invertido capitales, no la sociedad». Análogamente, frente al 15 por ciento de beneficio en la industria del acero, tenemos el 26 por ciento en la industria del aluminio, el 37 por ciento en la del cemento, el 21 por ciento en la de resinas y plásticos. Lo mismo puede decirse para los transportes, que producen beneficios del 2,6 por ciento en ferrocarriles y del 8,8 por ciento en transportes por carretera.

«El eslabón crucial entre la contaminación y el beneficio debe buscarse —termina Commoner— en la tecnología moderna, que constituye al mismo tiempo la mayor fuente de los recientes aumentos de productividad y, por lo tanto, de los beneficios, y de la reciente agresión al ambiente. Empujada por una tendencia innata a conseguir los máximos beneficios, la iniciativa privada moderna se ha apoderado de aquellas innovaciones tecnológicas que permiten satisfacer esta necesidad, generalmente sin tener en cuenta que esas mismas innovaciones son a menudo también instrumentos de la destrucción ambiental.»

3. Un ejemplo italiano: el Sur

A la luz de cuanto hemos expuesto, también el panorama de la situación italiana adopta un aspecto distinto al que nos presenta la falsa objetividad de los informes oficiales. No pretendemos presentar aquí un contra-informe exhaustivo sobre la situación ambiental en nuestro país que contemple sustancialmente el entrelazamiento entre la degradación ambiental y los mecanismos que regulan la dinámica de la acumulación del capital y de la reproducción de las relaciones sociales en Italia. Nos limitaremos a comentar bajo este prisma algunos aspectos del problema del Sur y las llamadas zonas subdesarrolladas.

Debemos ante todo dejar bien sentado que en Italia, como en todo el mundo, el subdesarrollo no es una contradicción momentánea de la sociedad capitalista, ni tampoco una herencia de viejas estructuras precapitalistas. El subdesarrollo del Sur tiene un papel esencial en el desarrollo capitalista italiano. Veamos más de cerca lo que sucede. La instalación de nuevas industrias, en efecto, se decide y se localiza en base a los incentivos que, a través de contribuciones a fondo perdido, préstamos con intereses reducidos y desgravaciones fiscales, llegan a reducir las inversiones en más de un 50 por ciento.

De esta forma se atrae hacia el Sur casi exclusivamente a las industrias que disponen de una elevada intensidad de capital. Este tipo de incentivos, en cambio, no proporciona





las mismas facilidades a las industrias que absorben una elevada mano de obra. De hecho, el ahorro que se obtiene del menor coste del obrero no especializado del Sur, queda completamente anulado por el incremento de los costes de distribución y de transporte del producto. Queda claro, pues, que los incentivos para el Sur no han servido para el desarrollo de esa zona ni para incrementar la posibilidad de trabajo en la misma, pero sí han servido para la gran industria, que los ha aprovechado para racionalizar y reestructurar sus instalaciones en el Norte, llevando al Sur el desempleo y la contaminación. Detengámonos algunos segundos para examinar cómo ha funcionado en Sicilia esta política y qué efecto ha producido la enorme masa de inversiones derrochadas para su desarrollo. Éste ha sido confiado a la industria del petróleo y de la química básica. Las inversiones en la industria química representan, en la década 61-71, el 62,8 por ciento de las inversiones industriales, a lo que corresponde una posibilidad de trabajo del orden de 10.000 unidades, teniendo en cuenta que el capital invertido por trabajador en este sector importa aproximadamente 70 millones.

En conjunto, la capacidad de trabajo en la industria ha disminuido en un 4 por ciento. La agricultura ha sufrido un proceso análogo. Las grandes financiaciones de la «Cassa del Mezzogiorno» (casi un tercio de las financiaciones para la industria), han producido un sensible incremento de la productividad (de 3 millones y medio de quintales de naranjas a 8 millones, del período 52-56 al período 66-70, respectivamente) y al mismo tiempo una disminución del 37,6 por ciento en los puestos de trabajo.

Veamos ahora algún dato sobre las distintas clases de contaminación y sobre los perjuicios producidos en Sicilia. Comencemos por la contaminación atmosférica. Puesto que la capacidad de refinación de la industria petrolífera en Sicilia corresponde a la mitad de la refinación total italiana, se calcula que se inyectan en la atmósfera 100 toneladas aproximadamente de azufre al día; exactamente igual al conjunto de la contaminación de la ciudad de Milán. A ello deben añadirse las emanaciones de la industria química. Se habla de más de 30 toneladas al día de anhídrido



NON INQUINATE L'ACQUE !
STOP ON POLLUTION, PLEASE !

sulfuroso producido por la industria del ácido sulfúrico. La producción de ácido nítrico, a su vez, inyecta en la atmósfera elementos contaminadores todavía más peligrosos, en cantidades similares.

Por lo que respecta a las aguas, no existen datos exactos. Es cierto que la industria química requiere cantidades de agua elevadísimas (superior a las necesidades de la industria siderúrgica y papelera, por poner dos ejemplos de industrias que utilizan enormes cantidades de agua y que son responsables de fuertísima contaminación en amplias zonas del Norte). Se puede afirmar que el perjuicio producido por la industria química por lo que se refiere a la contaminación de las aguas internas representa la mitad del perjuicio producido globalmente por todas las industrias italianas. Teniendo en cuenta que la industria química localizada en Sicilia representa aproximadamente una tercera parte de la producción total italiana, nos daremos cuenta fácilmente del «beneficio» que representa esta clase de industrialización para la isla. No debe olvidarse, por otra parte, que Sicilia es una de las regiones italianas más pobres de agua potable para la población (es sabido que, en muchos lugares de Sicilia, se distribuye agua potable sólo durante algunas horas del día y no todos los días).

Por último, la contaminación de las costas. El perjuicio mayor va ligado íntimamente a las operaciones relacionadas con el transporte marítimo del crudo y de los productos petrolíferos. Se calcula que la petroquímica siciliana contribuye a la contaminación del Mediterráneo vertiendo en sus aguas, cerca de las costas sicilianas, 180.000 toneladas de petróleo al año. Como se sabe, el echar al mar el agua que se utiliza para el lavado y para lastre de los buques cisterna es la causa principal de esta contaminación. A la pérdida voluntaria de hidrocarburos, determinada por el hecho de que ninguna refinería siciliana dispone todavía de los medios adecuados para la recogida del agua de lastre, se añaden las pérdidas involuntarias que se producen durante el ciclo de trabajo y durante la descarga y carga de los buques. Como consecuencia de todo ello, los índices referentes a la abundancia de peces en el departamento marítimo de Palermo se han reducido a una tercera parte, a la mitad en los de Trápani y Catania y sólo permanecen invariados en los otros departamentos.

De estos breves datos podemos sacar una conclusión: la localización en el Sur de las grandes industrias petroquímicas italianas ha sido subvencionada por todos los trabajadores italianos a través de la concesión de incentivos (dinero público obtenido a través de los impuestos) y por el proletariado del Sur, con el desempleo y los perjuicios para su salud. Un análisis análogo del proceso de congestión de las áreas metropolitanas nos llevaría a las mismas conclusiones. A la luz de estas reflexiones, vale la pena recordar las conclusiones de la intervención del Ingeniero Sr. Girotti, presidente del ENI, en la Conferencia de Urbino: «Creo que nuestra generación se ha dado perfecta cuenta de las responsabilidades que se derivan de este papel de guardianes del enorme patrimonio cultural y natural de nuestro país y de que, con un esfuerzo orgánico de todas las fuerzas políticas, sociales y productivas, podremos ordenar nuestro territorio conciliando las exigencias del desarrollo económico con la defensa de los bienes y de los valores que se nos han confiado, alejando para nuestra generación el peligro de que se la recuerde como la de los guardianes negligentes». El verdadero peligro para nuestra generación no es ya el de que se la recuerde como una generación de guardianes negligentes, sino el de no haber conseguido detener a los ladrones.

Marcello CIRI



IV. Estructura urbana, vivienda y movimientos urbanos

La vivienda ha representado sin duda el sector productivo interno que mayor peso ha tenido a la hora de concretar el modelo de desarrollo italiano y de avalar su gestión. Su papel viene resumido de forma concisa en el artículo anterior: su papel no es sólo un papel económico sino social y político al definir tanto la alianza entre diversas capas capitalistas para la gestión del proceso global, como para calificar el significado de la intervención pública, en último lugar, para la creación de la ideología del consumo individual.

La estructura urbana, en un país en rápida transformación industrial, se convierte en el centro del conflicto social, que, aún presentándose en formas sustancialmente iguales en las diferentes situaciones urbanas, presenta no obstante potencialidad y perspectivas diversas que dependen de la composición de clase de la ciudad. El artículo de Marcelloni propone de esta forma un esquema interpretativo del armazón urbano italiano enfocado bajo el perfil del conflicto social, de sus diferenciaciones, dependientes de las funciones económicas y sociales diversas y

complementarias, que las ciudades desempeñan en la gestión global del modelo italiano.

A la luz de la interpretación política y estructural de la vivienda y de las estructuras urbanas, incluso la planificación urbanística pierde toda su apariencia de «técnica neutral» para una óptima y democrática organización del territorio y de la ciudad y asume en su lugar su real significado (con las consecuencias que se derivan de ello sobre el papel de los técnicos) de momento institucional tanto de mediación entre varios intereses capitalistas, como de legalización del uso capitalista del territorio, y finalmente de integración, en la óptica del buen gobierno, de las clases subalternas y por consiguiente de instrumento de atenuación del conflicto social. Un papel que la experiencia demuestra contradictorio e ineficaz, sobre todo en una situación de crisis, para recomponer el frente dominante y veleidoso respecto del conflicto social que en cambio resulta incrementado, como lo confirma la extensión en nuestro país de las experiencias de lucha urbana crecientes en cantidad y calidad.

Estructura urbana, integración y luchas

El modelo de desarrollo capitalista italiano surgido en la segunda posguerra se planteó sobre una estructura económica y social que, sustancialmente, pertenecía al tipo preindustrial. Dentro de la división internacional del trabajo, Italia desempeña un papel tal que ha originado un proceso de transformación de sociedad agrícola a industrial a través de una marcha a ritmo acelerado, partiendo de un retraso histórico en comparación con las demás «sociedades civiles» europeas.

Esta transformación se ha producido, pero se ha producido con unos costes sociales proporcionales a la rapidez de los procesos de acumulación y a la intensidad de la explotación; por tanto, con la carga de contradicciones estructurales que hacen de nuestro país el eslabón más débil del frente capitalista europeo. Cuanto más rápido es el desarrollo capitalista, más rápida es también la acumulación de contradicciones y de tensiones sociales.

Un país esencialmente agrícola se ha convertido en poco tiempo en un país caracterizado por la presencia de grandes concentraciones urbanas.

Por tanto, el modelo de desarrollo y la estructura de clase de la ciudad están estrechamente unidos. Quiere decirse que de esta relación directa se deriva una concentración nueva y diferente de la población, que tiene profundos reflejos «cualitativos» en el propio interior de las ciudades.

El proceso capitalista italiano ha producido esencialmente cuatro tipos de realidades urbanas:

- las grandes ciudades del norte (Turín, Milán);
- las ciudades de mediana industria (Bolonía, Florencia);
- Roma, ciudad del capital;
- las ciudades del sur (Bari, Palermo, Reggio, Nápoles).

Estas cuatro realidades urbanas representan las cuatro formas complementarias a través de las cuales se realiza la gestión del proceso global. Producen tipos diferentes de conflictividad social, con potencialidades asimismo diversas. Se trata de realidades en las que las relaciones sociales se desarrollan de diferente forma y respecto a las cuales las fuerzas políticas emplean planteamientos diferenciados.

2.1. Las ciudades del norte

Las ciudades del norte se caracterizan por la presencia histórica de la «gran industria», que domina por completo la estructura urbana. Los flujos migratorios procedentes del Sur, que surgen a partir de la segunda guerra mundial, se insertan en una estructura productiva en expansión y se transforman en proletariado urbano, y en parte, en clase obrera de la gran industria.

Destaca el peso del proletariado con empleo estable. No se trata tanto de un peso cuantitativo (que también cuenta), sino sobre todo de un peso cualitativo.

En estas ciudades, las formaciones antagonistas, y los respectivos niveles de conciencia de clase, están bastante claras: la patronal y la clase obrera. Los demás estratos sociales, tanto las capas medias como la parte de la inmigración que no ha encontrado un empleo estable, también toman como punto de referencia sus respectivos elementos de clase. Estas relaciones de clase se palpan a todos los niveles: en el de la gran industria y en el de las pequeñas y medianas empresas dependientes de aquéllas; en el de la propiedad del suelo y de la vivienda; en el de la estructura comercial; en el de la política de empleo y de nuevas instalaciones (por tanto, también a nivel territorial).

Estas características se reflejan también en los planteamientos y en la propia estructura de las fuerzas de la

izquierda y de los sindicatos, ya que en este contexto es la estructura productiva lo que objetiviza la lucha de clases y los niveles de conciencia. La presencia de los partidos de izquierda y de los sindicatos se apoya en relaciones muy claras. La conflictividad en las fábricas es tal que desde el punto de vista histórico se plantea el problema de la autonomía obrera. Basta esto para indicar que el papel de la izquierda y del sindicato consiste en mantener una presencia que ha de tener en cuenta constantemente la presión de la base, un papel que a menudo se ve superado por el propio movimiento: se da, pues, una fuerte relación dialéctica entre la base y las organizaciones políticas y sindicales.

Esta postura de la clase obrera se refleja directamente también en la lucha urbana. A partir de los comités autónomos de barrio, formados, en general, por obreros que militan en el PCI, se influye en las estructuras de base del sindicato impulsándolo a promover manifestaciones ciudadanas y huelgas provinciales sobre los problemas de la vivienda. Recientemente, la base obrera de las ciudades del Norte, Turín, Milán, Venecia han iniciado la experiencia de la autoreducción de las tarifas, implicando directamente en su acción a las estructuras sindicales provinciales.

Evidentemente todo ello sucede gracias a la presión de la clase obrera. Es el índice de las posibilidades de implicación que posee la clase obrera en relación con sus propias estructuras y con las formas políticas en las que se reflejan.

2.2. Las ciudades de la mediana industria

Las ciudades de la mediana industria, cuyos prototipos principales son Bolonia y Florencia, no poseían anteriormente una estructura industrial, por lo que han sido el blanco de los grandes flujos migratorios. Sus dimensiones son aún razonables. La ausencia de gran industria concentrada territorialmente es cubierta por otro tipo de desarrollo industrial: el de la «mediana empresa» territorialmente difundida. Se trata de territorios y regiones con diferente textura urbana. La estructura productiva se diferencia de la del triángulo industrial no sólo por la difusión territorial, sino también por estar formada por «medianas y pequeñas empresas no dependientes», es decir, no ligadas directamente a la gran industria. Sus producciones no se basan tanto en bienes instrumentales, como en bienes de consumo. Esta relativa autonomía de la estructura industrial y las dimensiones humanas confieren también una cierta autonomía de organización social, que se concreta en una menor conflictividad social tanto en las fábricas, como en la ciudad. Las estratificaciones sociales, al menos aparente y superficialmente, están más próximas: hay obreros de pequeñas empresas, artesanos, miembros de sociedades cooperativas, pequeños empresarios, etc.





Por consiguiente, la organización política y sindical es muy diferente a la de las ciudades del Norte. Se trata de ciudades y regiones en las que la izquierda ha concentrado su atención y sus intereses en la gestión de los entes locales. De acuerdo con este dato, hay ciudades y zonas en las que las administraciones de izquierda, favorecidas también por sus dimensiones más controlables, han procedido a realizar, con mayor clarividencia, dotaciones de servicios sociales inexistentes en las grandes ciudades. Pero es la propia presencia de la izquierda en el gobierno de las ciudades lo que produce diferentes relaciones entre la clase obrera, el proletariado, las capas medias y la pequeña propiedad.

A menudo los pequeños empresarios están inscritos en el partido, así como los empleados de los entes locales: los partidos controlan gran parte de los organismos cooperativos. La lucha de clases queda disfrazada por el diferente papel de la izquierda. La eficacia de las administraciones municipales y las formas de descentralización administrativa a través de los consejos de barrio ofrecen la apariencia de una participación de la base y son los instrumentos para hacer viable una política de alianza de la clase obrera y las capas medias, basada en el mito del «buen gobierno».

Por ejemplo, el problema de vivienda está completamente planteado sobre la base del desarrollo de las cooperativas que, en el plano teórico y en perspectiva, son de propiedad indivisible, aunque en realidad se trate de propiedades divididas a falta de ordenamientos jurídicos y crediticios que permitan la realización de la propiedad indivisible; de ello se deriva una fuerte tendencia a la propiedad de la vivienda, lo cual repercute en el mercado de la construcción pidiéndose alquileres muy fuertes, tendentes a reprimir esas formas de disfrute del alojamiento. De esta forma, parte de la clase obrera queda separada de sí misma y de las capas sociales que no pueden acceder a la propiedad: cuando los barraquistas de Bolonia y de Florencia ocuparon las casas apareció, como por arte de magia, una realidad

que se tenía por inexistente. Así, los ayuntamientos rojos se convertían en parte contraria y debían correr a poner remedio, cediendo inmediatamente a las peticiones de los barraquistas para que el caso se cerrara lo más rápidamente posible y con el menor clamor, lo cual evitaría que el caso se repitiera y pusiera en evidencia contradicciones capaces de poner en peligro la paz social de las ciudades rojas. Se trata de una conflictividad urbana más latente pero no menos explosiva, una conflictividad que a cada sobresalto pone en evidencia cuáles son las perspectivas reales de una coexistencia del poder sin que se hayan modificado las relaciones sociales de producción.

2.3. Roma, la capital del capital.

Roma es una ciudad diferente de todas las demás. Durante todo el período de posguerra, Roma ha representado el momento parasitario, a la vez que indispensable, de una estructura dedicada a avalar la opción de las clases dominantes en relación con el despegue del modelo de desarrollo. Al propio tiempo, ha representado la ciudad bisagra de los movimientos migratorios, la ciudad de una primera ocupación en el ramo de la construcción, a la espera de integrarse en la estructura industrial del norte o en la clientela de la administración pública. Más tarde, con el centro-izquierda, Roma se convierte en el centro de la nueva relación entre la empresa pública y la empresa privada, entre el capital estatal y el privado, en el centro de las decisiones de la nueva fase del capitalismo de la década de 1960. Roma se convierte así en el centro de decisión de todo el sistema económico italiano en cuanto a sus conexiones con el capitalismo internacional y en la sede y guarida del capitalismo monopolista de Estado. Es una ciudad en la que únicamente a partir de los últimos años se ha instalado una joven clase obrera absolutamente minoritaria, ocupada en una estructura productiva, bien fragmentada y reunida en unidades de pequeñísimas dimensiones en la periferia de la ciudad, bien organizada en polos, fuera de ésta.

No sorprende, por tanto, que históricamente el dominio haya correspondido a la derecha. Antes de que se formara la nueva clase obrera, las clases dominadas estaban representadas esencialmente por los trabajadores superexplotados de la construcción y por los marginados, es decir, en esencia, los habitantes de las *borgate* y los *borghetti*. Este hecho subraya un dato político fundamental con respecto al conjunto de las fuerzas de la izquierda. Mientras en el norte, en las ciudades industriales, la clase obrera, a lo largo de la década de 1950, hubo de reconstruir sus estructuras en el interior de las fábricas a partir de la organización capitalista del trabajo (las luchas sociales y urbanas son un fenómeno reciente, esencialmente derivadas de las luchas de 1968), en Roma, la particular forma de empleo de los obreros de la construcción y de los marginados que viven en los *borgate* y *borghetti* hace que explote súbitamente, a nivel de masas, una conflictividad urbana que se mantiene durante toda la década de 1950 y llega a las actuales ocupaciones, caracterizadas por la importante participación obrera. Todas estas luchas sociales (excepto las de los últimos años) estaban estimuladas y dirigidas por la izquierda. Se trataba de una opción política concreta: la constante inmigración, que en el norte se integraba en la política a través de las organizaciones de fábrica, en Roma, en una ciudad que carece de fábricas y que está dominada por la derecha, pone el peligro de que los *borgate* y *borghetti* se conviertan en centros de gestión política de la derecha. Por tanto, son el terreno de constantes intervenciones políticas de la izquierda, con el fin de coagular estos estratos sociales y convertirlos en un bloque social capaz de contrapesar a las capas medias, y este coágulo sólo puede ser realidad en el terreno de lo urbano.

Durante mucho tiempo este trabajo político ha dado los frutos que de él se esperaban: en el cinturón periférico de Roma existe un antifascismo capaz de rechazar cualquier tentativa de penetración o de instrumentalización por parte de las derechas. Agentes sociales que no son obreros en sentido estricto, sino que, antes al contrario, tienen un empleo y una relación de trabajo precarios, objetivamente por conquistar, y que pueden agregarse al bloque antagonista, ya han operado en este caso el cambio.

2.4. Las ciudades del sur.

Las ciudades meridionales son el reverso de la medalla de las ciudades del norte. El modelo capitalista de la posguerra no sólo ha explotado al Mezzogiorno, sino que lo ha transformado profundamente y ha construido en su interior mecanismos particulares de estabilización social, relacionados con las nuevas formas de agregación, producidas por el tipo de desarrollo capitalista y con el enorme flujo de capitales públicos con los que el Estado compensa (con grandes ventajas para él) al Mezzogiorno de la rapiña de los monopolios: enorme proliferación de los empleos públicos, política de asistencia, remesas de los emigrantes, inversiones en ciertas islas industriales, ayudas a la agricultura transformada, con precios agrícolas que favorecen a los terratenientes, los cuales invierten sus ganancias en la especulación urbana, y finalmente el conjunto de actividades terciarias que los hechos anteriores alimentan.

En esencia, el modelo de desarrollo no sólo disgrega el campo. Las catedrales petroleras y automovilísticas no se han establecido en el desierto, sino que se han superpuesto en el entramado productivo preexistente, pero con efectos destructivos, han acelerado sin esperanza la crisis vertical de las atrasadas industrias productivas locales, han agudizado, hasta llevarlo a la explosión, el dualismo interno que se da en el Sur entre el sistema urbano y el esqueleto de las zonas interiores, han creado el desierto.





LOTTE + VOTO
L'ITALIA VA A
SINISTRA

En este sentido, la aparición de la nueva burguesía de las ciudades meridionales (la burguesía ligada al Estado, que ha sustituido a la agraria del análisis gramsciano) no es un fenómeno que denote atraso, sino que es el índice de la avanzada descomposición de la estructura social y política de un país de capitalismo maduro.

Esta trama social no implica sólo a las capas realmente privilegiadas, sino que arrastra o amenaza a parte de las masas: trabajadores del sector de servicios, albañiles, campesinos que invierten más trabajo que capital, tenderos, artesanos y trabajadores de las fábricas deficitarias, todos ellos obligados a sostener la cuerda que los ahorca: el clientelismo, la especulación inmobiliaria y el sostenimiento de los precios.

Es evidente que todo lo anterior se basa únicamente en la capacidad que tiene el sistema de mantener el coste de esta enorme área de subdesarrollo aparente.

Precisamente en el intento de mantener sus posiciones de privilegio, el bloque dominante en el Sur trata de utilizar la rabia popular encaminándola hacia un localismo exacerbado o hacia el chantaje del empleo clientelar. Todo esto se traduce en una particular estructura urbana sin una expansión territorial que a partir de las áreas iniciales forme en el territorio nuevas áreas, tanto inmediatamente, al abrigo de las primitivas, como en un ámbito más amplio: en el sur las ciudades crecen fundamentalmente sobre sí mismas y el incremento urbano procede sólo de la intensificación de las localizaciones dentro del perímetro inicial. Este fenómeno tiene una fácil explicación ya que mientras las áreas urbanas del norte deben su crecimiento a la suma del incremento natural más la fuerte inmigración, en el sur las ciudades, que son sobre todo lugares de tránsito y puntos no sólo de inmigración, sino también de emigración, deben su aumento de población casi exclusivamente al incremento natural.

En el norte se crean áreas hasta cierto punto integradas, con una estructura económica y social en continua expansión, típicas de economías abiertas y dinámicas, y con estructuras y servicios entre los diferentes puntos del territorio exterior al propio ámbito de la llamada «área metropolitana». En el sur, las ciudades están encerradas sobre sí mismas y tienen una economía de supervivencia que se manifiesta en la clara ruptura entre los confines urbanos y el campo circundante. Son ciudades de gestión de los excedentes de la fuerza de trabajo.

De ahí, pues, la congestión sin desarrollo de las ciudades meridionales.

En este marco, la organización del poder y del consenso a través de la distribución del dinero público produce unos desgarros sociales que, debido a la ausencia histórica de clase obrera, empuja al proletariado urbano a la integración clientelar y al aislamiento social.

Pero, a diferencia de Roma, la izquierda ha seguido una línea diversa. La historia de la izquierda en el Sur es la historia del movimiento campesino y jornalero, en tanto que la lucha se ha hecho esencialmente urbana. De ahí el retraso histórico de la izquierda que no ha asumido el clientelismo de las ciudades como elemento central de la lucha de clases. Antes bien, al creer que la batalla aún se disputaba en el campo, han aceptado en lo esencial el juego del bloque dominante ocupando su porción de poder en las ciudades.

Maurizio MARCELLONI



QUESTA RIFORMA DELLA CASA
CI STA UN DO' STATTA



El "PRG" de Roma y su gestión

El plan regulador de Roma adoptado en 1962 partía de la hipótesis de una capital de 5 millones de habitantes. De ahí que destinara a zona edificable una superficie total escasamente inferior a las 10.000 hectáreas. Es decir, partía de la hipótesis de una megápolis que daba por descontado, mejor lo presuponia, el incremento de los intensos flujos migratorios. Todo el plan se centraba en la *direccionalidad* de Roma: se preveía un desplazamiento hacia el este de las funciones del actualmente inaccesible centro histórico mediante la realización de un gran enlace hacia la *Autostrada del Sole*, procedente del norte, y otro, por el sur, que permitiera evitar el centro urbano. Un tramo de esta arteria estaba pensado como *eje estructurador*, es decir, como un haz infraestructural a lo largo del cual se situaban los nuevos *centros direccionales*. Este sistema direccional preveía 225.000 habitantes y 300.000 locales de oficinas. Según el plan, esta operación era la condición necesaria y prioritaria que se precisaba para desplazar el baricentro urbano y para romper con el crecimiento monocéntrico de Roma, de modo que se la condujera hacia el sudeste, hacia la zona de desarrollo industrial.

En 1966, de acuerdo con la ley n. 167 de 1963, la administración municipal aprobó un plan de construcciones económicas y populares. Este plan consistía en destinar a la construcción económica una parte de las áreas de expansión del PRG de 1962. En particular se destinaban a este uso 5.170 hectáreas de las 10.000 totales, es decir, el 55 por ciento de la zona de expansión, con el fin de realizar más de 700.000 viviendas frente a las 645.000 dejadas, en otras zonas, a la iniciativa privada.

Hay que confrontar este planteamiento con la *gestión* que la administración romana ha efectuado del plan regulador.

Ante todo, no se ha realizado absolutamente nada del *eje estructurador*. Por tanto, aunque hoy se hiciera, no cumpliría la función de desplazar el centro de la ciudad; además, las áreas sobre las que había de surgir son actualmente centrales, y cualquier intervención tendría como consecuencia un incremento de valor tanto de ellas mismas como de los edificios adyacentes, con fenómenos de renovación urbana.

En segundo lugar, la expansión. A la espera de definir los planes particularizados de actuación (que siempre están en estudio), se ha construido en zonas en las que se podía actuar con licencias de edificación, es decir, sustancialmente en las áreas en parte edificadas que debían completarse o en las que debían reestructurarse.

Vale la pena precisar que, para muchas de estas zonas, el PRG de 1962 había recogido, en cuanto al *destino de uso* antiguos planes particularizados del precedente PRG de 1931. Estos planes antiguos preveían elevadísimas densidades y total carencia de servicios (habían sido redactados en la década de 1950, cuando estaba en vigor el PRG de 1931); de ahí que el PRG de 1962 calificara estas zonas sólo como destinadas al uso (es decir, residencias), a la vez que ordenaba que las densidades y los servicios debían respetar las nuevas normas de 1962.

En 1966 y en 1969 se prorrogó la validez de los planes antiguos (que databan de 10 años atrás): el Ayuntamiento ha interpretado esta disposición como *validez integral* (comprendidos la densidad y los servicios). Así, gran parte de las áreas urbanas se regían por un plan que nada tenía que ver con el PRG de 1962. En esencia, se ha comprobado la presencia simultánea de dos PRG: el oficial de 1962, que preveía estándares y densidades nuevas, y el que derivaba del conjunto de antiguos planes particularizados de 1931.

En tercer lugar, la no actuación del plan de viviendas económicas y populares ha provocado tanto el aumento del valor de las áreas de expansión privadas (en cuanto se han sustraído áreas al mercado sin utilizarlas) como la expansión de una especulación abusiva. Desde 1966 hasta la actualidad se han realizado menos del 10 por ciento de las 711.000 viviendas económicas y populares; es decir, menos de 60.000 viviendas. Por contra, en el mismo período de tiempo, se han utilizado *abusivamente* más de 5.500 hectáreas, de las cuales 800 estaban bajo el plan de la ley 167; 200, destinadas a zona verde; 50, a instalaciones escolares, y 14, a servicios públicos. En total, más de un millón de metros cúbicos utilizados abusivamente entre edificios residenciales, hoteles e instalaciones industriales. Frente a estas construcciones especulativas y a la carencia de viviendas económicas y populares se desarrolla el *abuso de los pobres*, incrementado por la inmigración. Viven 100.000 personas en las *borgate ufficiali* que surgieron en el período fascista; más de 100.000 en los *borghetti* (barrios de chabolas); 600.000 en las llamadas *espontáneas* (abusivas); finalmente, no menos de 70.000 en zonas abusivas de las áreas del plan de la ley 167. A esto debemos añadir las familias (casi 2.000) que viven en hoteles y pensiones a costa de las comunas, además del fenómeno de la *cohabitación*. En conjunto, se trata de más de un millón de habitantes: una tercera parte de los que viven en la ciudad.



Sobre política urbanística



Génova, Milán, Catania, son objeto de auténticas masacres realizadas por las grandes empresas inmobiliarias (entre ellas se distinguen particularmente La Società Generale Immobiliare, ligada al Vaticano) y por los propios entes de la edificación pública (el Inacasa) con la connivencia de las administraciones municipales.

El mecanismo de esta operación es más o menos siempre el mismo. Una gran sociedad inmobiliaria, propietaria de vastas áreas externas a la ciudad o incluso en pleno campo proyecta en sus terrenos la construcción abusiva de un gran barrio. Hay una necesidad desesperada de viviendas y aún si el barrio está privado de escuelas, calles, agua y luz eléctrica la gente ocupa rápidamente las viviendas. En poco tiempo el descontento por esta situación es fuerte; entonces la sociedad inmobiliaria instrumentaliza la protesta de la gente para obtener de la municipalidad la construcción de estas obras. Frecuentemente los administradores municipales están previamente de acuerdo con lo cual el juego se concluye rápidamente; en cualquier caso no es fácil resistir a la presión de la opinión pública y tras algún tiempo las obras son finalmente realizadas. Se consigue de esta manera legalizar de hecho una situación que inicialmente era totalmente ilegal. Naturalmente, una vez que la calle, el acueducto, la red eléctrica, han sido construidos, el nuevo barrio deviene integrado a la ciudad y el precio de los terrenos aumenta desmesuradamente; de esta manera la sociedad inmobiliaria realiza un doble negocio descargando los costes sobre la colectividad. Los beneficios van normalmente repartidos entre los especuladores inmobiliarios y los partidos que regentan la administración ciudadana.

Se puede intentar reconstruir de modo muy esquemático las vicisitudes del desarrollo y de la planificación de las ciudades italianas en cuatro fases principales:

- La elaboración de la Ley Urbanística de 1942 y los primeros años de la posguerra.
- Los años «salvajes» del desarrollo urbanístico: el decenio 1950.
- El intento reformista de los años 60 y su crisis.
- Los nuevos actores del proceso urbanístico: los grandes grupos económicos y las variadas formas de «intervención especial».

1) La Ley Base de la planificación urbanística en Italia se remonta a 1942. Se trata de una ley funcional a los intereses, surgidos hacia el fin de los años 30, del bloque de los capitalistas agrarios, ahora fuertemente interesados también en la renta territorial urbana, y del bloque del capital industrial y financiero, directamente implicado en el proceso de urbanización. Después que el desarrollo urbano comienza a hacerse consistente, estos grupos quieren encontrarse en una posición privilegiada en su explotación. Lo cual puede ser garantizado asegurándose el proceso de urbanización que tendrá lugar según determinadas directrices, en determinadas localidades, con ciertas características edilicias; en sustancia la tarea del Estado se desarrolla de manera que los grupos en el poder se encuentren en las mejores condiciones para orientar y reglamentar en beneficio propio este proceso —y el mejor instrumento a tal fin es una ley.

La Ley Urbanística de 1942 se configura así como una ley muy articulada (prevé cuatro niveles de planificación: desde la región hasta el pormenor de una específica parte de una ciudad), que atribuía gran poder a la autoridad pública (está prevista, por ejemplo, la posibilidad de expropiaciones en gran escala) aunque dejando amplios márgenes de discrecionalidad en su uso. Es en sustancia una típica ley «positiva» de un régimen fascista basado en una rígida conexión de los poderes público y privado y en unos determinados bloques de intereses muy privilegiados; la tragedia es que aquella viene heredada tal cual, sin ser prácticamente experimentada por un sistema político totalmente diverso, como es el italiano de posguerra.

La ley, concebida para dar mucho poder al estado autoritario de derechas, puede convertirse en peligrosa para el capital si es rellena de contenidos y finalidades de «izquierda»; pues ya no existe el lazo directo Capital-Estado propio de los regímenes fascistas sino la relación entre las fuerzas sociales, que se desarrollan mucho más articuladas (cuando no de forma conflictiva); y un poder fuerte en las manos de la administración pública de una municipalidad elegida por votación popular se degrada totalmente.

El primer esfuerzo de la nueva clase política en el poder desde la inmediata posguerra es precisamente aquel que va dirigido a «apear» el instrumento urbanístico heredado del régimen precedente y que quizás podía haber sido útil para una política más avanzada. Se declara que aquél es demasiado complejo, rígido, burocrático (características todas que, en efecto, aquél tiene dado su origen) y en nombre de la emergencia creada por las destrucciones bélicas y por la urgencia de la reconstrucción se introduce un nuevo instrumento: el *Plan de Reconstrucción*, cuyo mérito fundamental es el de no planificar absolutamente nada y dejarlo todo a la iniciativa de los especuladores privados. Los Planes de Reconstrucción tendrán durante varios años un notable peso en el futuro de las ciudades italianas y la táctica de vaciar continuamente de poder y de significado la Ley Urbanística de 1942, porque es demasiado «compleja», se convertirá en práctica habitual en el curso de los decenios sucesivos, siempre en espera de una mítica «reforma urbanística» que todo debería resolverlo.

2) En los años cincuenta el desarrollo de las ciudades italianas adviene prácticamente sin control alguno; incluso los poquísimos Planos Regulatorios en funcionamiento se convierten en la práctica en instrumentos dirigidos a favorecer al máximo las operaciones de los principales grupos inmobiliarios. Las grandes ciudades se encuentran de esta manera conmovidas por la especulación: Roma,

El caos de los años cincuenta está totalmente de acuerdo con el consolidamiento del poder democristiano. Es a través de este tipo de operaciones que se constituye la base de empresarios, propietarios, operadores financieros, que constituirá, con mucho, el nudo más seguro del poder de la DC; es a través de las «tangentes» derivadas de estas operaciones que el Partido es ampliamente financiado (antes de encontrar más sólidas fuentes de financiamiento en la industria de la participación estatal); es, finalmente, a través de la ampliación de la propiedad privada de la vivienda que la DC crea una base de consenso político entre las capas medias que le permitirá gobernar, sin problemas, durante casi treinta años. En esta lógica se incluye también la progresiva liquidación del patrimonio inmobiliario de los entes públicos para la edificación popular. A finales de los años cincuenta, en el espacio de poco tiempo, un patrimonio acumulado durante cincuenta años y que podía haber desarrollado un papel fundamental en una política planificada del territorio ha sido revendido a los propietarios rurales a precios particularmente convenientes y con grave daño para el Estado, pero con un beneficio político no indiferente para quienes apuntan hacia la formación de un gran estrato de pequeños propietarios.

Estas operaciones conducen también a una rotura de la clase obrera; entre los pocos que consiguen obtener una vivienda con financiamiento público y se convierten en pequeños propietarios y aquellos que por el contrario, están obligados a vivir en los márgenes de las grandes ciudades, en viviendas autoconstruidas (las «borgate» en Roma o las «coree» en Milán), o se amontonan en las viviendas derruidas del centro de la ciudad.

3) Un cierto cambio de frente empieza a delinearse con el inicio de los años sesenta. Por un lado asistimos a la cima más alta del boom económico italiano, con todos los fenómenos negativos que lleva en sí: espantosa congestión de las ciudades del Norte, desarrollo desequilibrado de la construcción, falta de servicios esenciales. Por otro lado la fórmula de régimen de la DC empieza a desgastarse y se perfila la necesidad-oportunidad de un acuerdo con los socialistas, pero sobre todo finaliza la gran noche sindical de los años cincuenta y el movimiento obrero recupera aliento y agresividad.

En este contexto la política urbanística del gobierno se mueve en tres direcciones distintas: se empieza a considerar la urgencia de una reforma urbanística, que dé en términos nuevos, con instrumentos adecuados a la nueva exigencia del país, mayores poderes a la administración pública; se afronta el problema de la edificación pública que ha caído en graves dificultades por la ausencia de instrumentos que controlen el excesivo coste de los terrenos, que a su vez se traduce en costes finales de las viviendas demasiado altos; se realiza la planificación urbanística en una escala más adecuada que en la del decenio precedente: se lanzan de esta manera los planes intermunicipales para las grandes ciudades del norte, Milán, Turín, Génova, Bolonia. Estas iniciativas deben ligarse al momento más feliz e «iluminado» del neocapitalismo italiano; parece que el bienestar, la solidez económica, la paz social propios de los países occidentales más avanzados se encuentren ahora al alcance de Italia: se trata solamente de dar un nuevo paso, de poner en funcionamiento mecanismos más racionalizados de consumo, de rebajar el coste de la fuerza de trabajo a través de una más atenta organización de la localización territorial; de mantener un «ejército industrial de reserva» a través de una política de crisis programada en la ocupación rural, de urbanización y ocupación marginal en las ciudades, etc. La experiencia norteamericana aparece, desde este punto de vista, iluminante, y es propia de aquellos años en que la cultura urbanística italiana está profundamente influenciada por cuanto procede de los Estados Unidos.

El caso límite de estas operaciones está representado en Nápoles donde la administración de derechas del alcalde Lauro, durante muchos años construye su fortuna sobre la base de la especulación más desenfrenada, cuyos daños se pagan sobre todo hoy, subdividiendo el control del desarrollo de la ciudad entre los más fieles colaboradores del dirigente monárquico. Sin embargo, de hecho, este tipo de situaciones pueden encontrarse en decenas de ciudades.

Es el gran momento de la integración entre la programación económica y la planificación territorial, de la tecnología de previsiones y simulaciones de los procesos urbanísticos, de los métodos para la valoración para las alternativas de desarrollo aplicados a los planes de Milán, Génova, Bolonia.

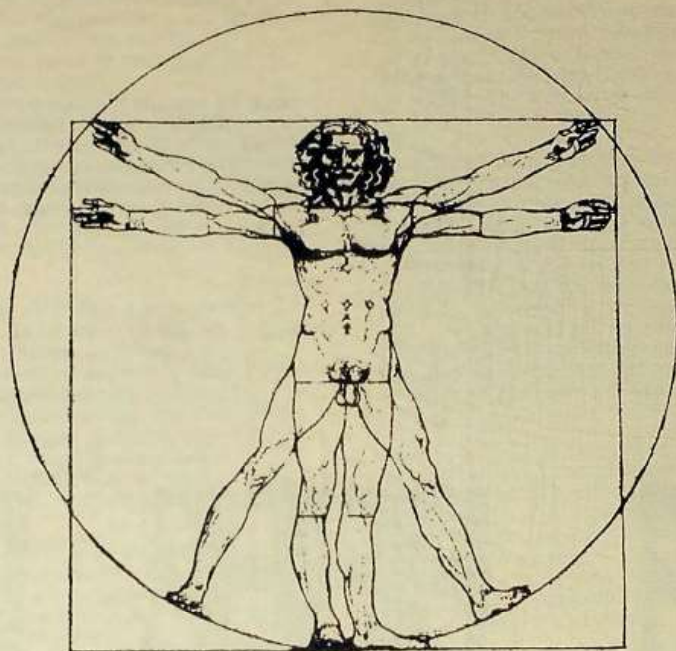
Relacionada con los espacios ofrecidos por efímeros compromisos políticos entre el ala izquierdista de la Democracia Cristiana y el Partido Socialista esta estación de reformas finaliza súbitamente. La primera propuesta de reforma de la legislación urbanística patrocinada por un ministro democristiano fracasa: el ministro es alejado del gobierno y entra en crisis el mismo gobierno. La propuesta de ley para favorecer la edificación pública (en particular la Ley 167) cae de hecho en el vacío; no es concedido el dinero necesario para realizar los programas previstos y se levantan infinitos obstáculos burocráticos de modo que hagan imposible su funcionamiento. Los mismos planos intermunicipales de las grandes ciudades se pierden en un mar de polémicas y de conflictos de partidos, de municipalidades y de diversas ramas de la administración del Estado. Tras los entusiasmos iniciales parece claro que nadie tiene una voluntad de planificar y, por otra parte, la máquina de la reforma ha sido puesta en funcionamiento demasiado tarde, cuando el ciclo está ya en una fase de reflujo y frente a la recesión iniciada en 1963 ninguna fuerza política se siente con suficiente fuerza para avanzar en un orden alternativo del territorio.

Es en este clima que viene gestada, tras veinte años de espera, una primera parte de la famosa reforma urbanística; se trata en realidad, solamente, de un principio de reforma, de un «puente» entre la vieja legislación fascista y aquella que un día debe constituirse como nueva legislación. Sin embargo esto es lo máximo que los socialistas logran obtener en 1967, como consecuencia de una serie de grandes escándalos (ciudades que se derrumban bajo el peso de las construcciones abusivas, escándalos en que están implicadas las administraciones públicas y privadas) que en algún modo han conmovido a la opinión pública. La susodicha «Ley Puente», a pesar de todo, entre las varias normas restrictivas que introduce, también prevé alguna «permisiva»: por un año no entra en vigor y en aquel año se puede hacer todo lo que se quiera. Se llegará de esta manera a conceder en pocos meses más permisos de construcción de cuantos se habían dado en los diez años precedentes. La disposición sirve de alguna manera para relanzar la especulación en un sector que había perdido la garra de los años mejores.

Los años sesenta, que se habían iniciado con grandes esperanzas de avances, de reformas, de profundas transformaciones territoriales, se cierran con una profunda crisis y una notable incertidumbre sobre el futuro. En la crisis y en la incertidumbre emergen, no obstante, algunos hechos de notable importancia para los más recientes desarrollos de la situación.

El primero de ellos es el convencimiento de que, a pesar de que una planificación global del territorio no es posible (por motivos políticos, técnicos y también conceptuales) la intervención pública puede realizarse, parcialmente, por sectores, a través de intervenciones particularmente circunscritas (y teóricamente muy cualificantes). Esto en la realidad lleva a no afrontar más el problema de una determinada área urbana, de un determinado territorio en toda su complejidad, sino a actuar según actualizaciones parciales de los planes (las llamadas «variantes»). Se eligen, de esta manera, las zonas de la ciudad donde resulta más fácil lograr un consenso en torno a una operación urbanística y, como consecuencia, se realiza la operación sólo cuando ésta aparece políticamente posible.

El segundo es el peso progresivo conquistado por los grandes grupos privados y las sociedades de capital público en la intervención territorial; es decir, las Participaciones Estatales de las cuales se ha hablado ampliamente en otra sección de este número de CAU. En los años sesenta las Participaciones Estatales se han trazado el objetivo de construir grandes infraestructuras como las autopistas, de proceder a la explotación turística de grandes áreas meridionales, de construir grandes plantas industriales,

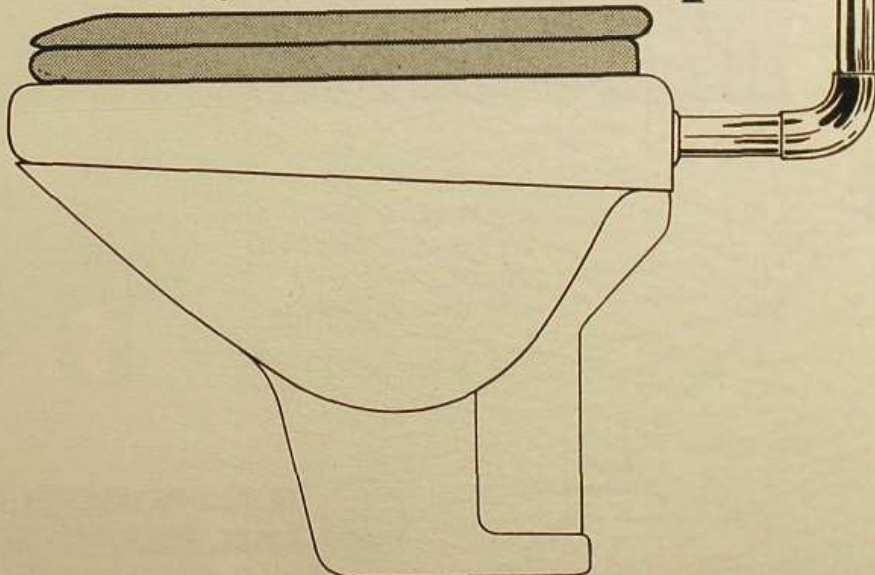


fluxómetro **KRIBA**

el último adelanto en la descarga automática de agua para inodoros.

Completamente automático.
Basta oprimir el botón unos segundos para que funcione nuevamente.
Ausencia total de clapeteos y golpes de ariete.
De fácil instalación.
Altamente competitivo.
Repuestos inmediatos.
Con la garantía de todos los productos

BIA



PREMIO



A LA CALIDAD

INDUSTRIAS
**Pellocch
Aparicio S.L.**

Avda. Ramiro Ledesma, 297 - Tel. 366 44 00 (3 lin.) - VALENCIA-9 (España)

 **peguro**



Envíe este cupón y recibirá información completa

Sr. D. _____

Calle _____

Población _____

CRU

Hemos publicado un folleto
del TERMO ELECTRICO
para explicarle
sus múltiples ventajas.

SOLICITELO.

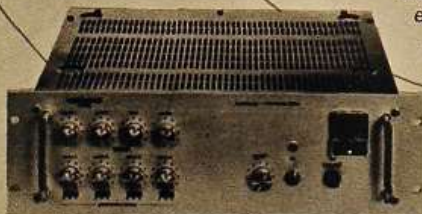


**E.N.HIDROELECTRICA
DEL RIBAGORZANA, S.A.**

Paseo de Gracia, 132 - Telf. 218 99 00
Barcelona-8

optimus

UNA LARGA TRADICION EN AMPLIFICACION DEL SONIDO



Ser tradicional no significa ser como al principio.

Ser tradicional ha significado para nosotros, haber vivido desde el primer momento, todas aquellas innovaciones y experiencias que nos han conducido, a través de un continuo mejoramiento de nuestros resultados, a constituirnos en la primera empresa nacional en amplificación de sonido



Expertos en sonido

OPTIMUS, S. A. Apartado 77 - Girona (España)

Invierta en naturaleza, Ud. saldrá ganando.

(Viva en la naturaleza de FONTPINEDA.)

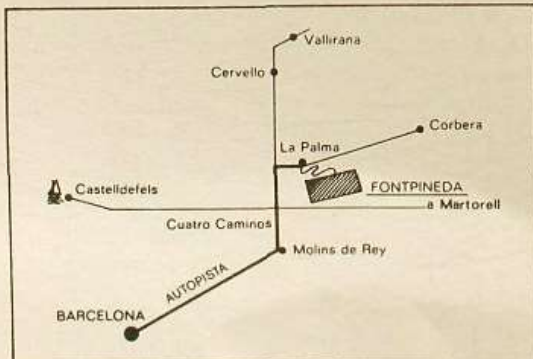


Si, usted saldrá ganando. Porque vivir en Fontpineda es la mejor inversión que puede hacer. Piense que el valor de nuestras parcelas aumenta constantemente —¡un 400 % en ocho años!— debido a las constantes mejoras que vamos realizando y a las ventajas que supone vivir en plena naturaleza, ¡en la naturaleza de Fontpineda!

22 Kms. de calles asfaltadas e iluminadas, 210 chalets construidos, 26 piscinas particulares, piscina pública, 7 pistas de tenis particulares, club de tenis, restaurante, colegio, parque infantil, etc., son nuestra mejor garantía y la prueba irrevocable de que un gran número de personas ha podido comprobar ya el placer de vivir en pleno bosque, con las ventajas de la ciudad. ¿Comprende Ud. también por qué saldrá ganando? Esperamos su visita.

Recuerde: Fontpineda está a sólo 19 Kms. de Barcelona por autopista libre.

Colegio l'OREIG - Restaurant FONTPINEDA



FONTPINEDA®

Urbanización aprobada en el B. O. P. de 17-6-68
OFICINAS EN LA PROPIA URBANIZACION - TEL. 368 35 50



TORRAS HC

nersid

aceros corrugados de alta resistencia