

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1690

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei Deputati SEMERARO GABRIELE, NATALI, DE MEO

Annunziata il 23 giugno 1955

Modificazione della legge 17 luglio 1954, n. 522, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento

ONOREVOLI COLLEGHI! — È noto che i cantieri navali di Taranto, dopo una lunga crisi dovuta a carenza di lavoro, hanno potuto recentemente acquistare commesse per la costruzione di otto navi mercantili per trasporto di carichi secchi, sicché è assicurato un buon impiego della mano d'opera in forza per un periodo di circa due anni e mezzo.

Tutto ciò è stato possibile grazie alle provvidenze disposte a favore dell'industria delle costruzioni navali con la legge Tambroni 17 luglio 1954, n. 522.

Ma l'esecuzione del lavoro — pur così cospicuo — per essere effettuato per cicli di reparto, non consente l'utile impiego di tutta la mano d'opera, con conseguente aggravio per la economia delle aziende.

Per ovviare a tale situazione occorrerebbe dare un adeguato sviluppo al lavoro di riparazioni navali, che può compensare le punte di minore occupazione.

Ma su tale programma non è possibile fare sicuro assegnamento, dato che i cantieri navali di Taranto, non disponendo di un proprio bacino galleggiante, debbono subordinare ogni acquisizione di tale genere di lavoro alla disponibilità dei bacini della Marina militare che, per quanto comprensiva ed animata dalle migliori disposizioni, non sempre può aderire alle richieste dei cantieri, dovendo logicamente dare la preferenza alle necessità della flotta militare.

D'altra parte, in una visione prospettica del lavoro cantieristico, è prudente tenere presente che con l'entrata in esercizio delle navi attualmente in costruzione, non solo in Italia ma in tutto il mondo, si dovrà attendere una flessione nelle nuove ordinazioni mentre, d'altra parte, è ragionevole il prevedere una maggiore richiesta nel campo delle riparazioni navali.

Considerando queste prospettive future, l'azienda ha provveduto a mettere il cantiere in condizioni di poter continuare ad occupare tutta la mano d'opera attualmente in forza, adeguando opportunamente i propri impianti alle richieste del mercato e potenziando tutti i reparti con i più moderni macchinari, onde consentire un'economica produzione.

Ma, come sopra accennato, la vitalità dell'azienda, nella sua interezza produttiva e di occupazione di mano d'opera, potrà essere assicurata soltanto con l'incremento del lavoro di riparazioni, settore questo che attualmente è quasi accessorio e, comunque, aleatorio.

Infatti, la Marina militare, proprietaria dei bacini di carenaggio esistenti nel Mar Piccolo, concede l'uso di tale attrezzatura non solo compatibilmente con le proprie esigenze, ma anche in riferimento alla nazionalità delle navi, e ciò per ovvie misure prudenziali.

Sta di fatto che i cantieri navali di Taranto hanno dovuto rinunciare a numerose richieste

di riparazioni a causa dell'indisponibilità del bacino.

Per contro la costruzione del bacino consentirebbe:

a) l'acquisizione continua e costante di commesse di riparazioni, con conseguente risollevarimento della depressione economica locale, in relazione anche al traffico che ne deriva;

b) di colmare, nell'interesse del naviglio nazionale e straniero, il vuoto che esiste in materia di bacini tra il Tirreno ben dotato e l'Adriatico che può dirsi non ne abbia;

c) di assicurare l'esistenza di un grande bacino galleggiante che, qualora si presentassero particolari necessità, anche alla Marina militare, potrebbe essere trasferito a rimorchio in altra zona di impiego.

Con la legge 12 maggio 1950, n. 348, vennero apportate modificazioni alla legge 8 marzo 1949, n. 75, che consentirono, in base all'articolo 16, di ammettere la costruzione di bacini galleggianti a godere di uno speciale contributo pari al 33 per cento del costo accertato.

La successiva legge Tambroni del 17 luglio 1954, n. 522 (articolo 15), modificando l'articolazione delle precedenti leggi, ha limitato i benefici alla restituzione del dazio e degli altri oneri doganali sulle materie prime e semi-lavorati impiegati nelle costruzioni, senza l'erogazione di alcun contributo.

Per quanto sopra, con la presente iniziativa parlamentare si auspica un provvedimento che consenta la concessione dei benefici per la costruzione dei bacini, almeno nella misura prevista dalla precitata legge n. 348 del 12 maggio 1950 (articolo 16).

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Il Ministro per la Marina mercantile è autorizzato a concedere uno speciale contributo per la costruzione di bacini galleggianti valendosi degli stanziamenti previsti dalla legge 17 luglio 1954, n. 522, e fermo il disposto dell'articolo 15 della stessa legge.

Il contributo sarà corrisposto nella misura del 25 per cento del prezzo della costruzione, determinato ai sensi dell'articolo 14 della legge 17 luglio 1954, n. 522, e delle norme regolamentari previste dalla legge stessa.

Per l'ammissione e il pagamento del contributo speciale sono applicabili le norme del titolo IV della legge 17 luglio 1954, n. 522.

ART. 2.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*.