

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. XXVIII
n. 1

PIANO DI SVILUPPO GLOBALE DELL'INDUSTRIA CANTIERISTICA ITALIANA

(Art. 14, legge 27 dicembre 1973, n. 878)

**presentata dal Ministro della Marina Mercantile
(COPPO)**

Annunziata il 24 settembre 1974

PAGINA BIANCA

**Comunicazione del Ministro della marina mercantile senatore
Dionigi Coppo al Parlamento, in occasione della presentazione,
a nome del Governo, del piano di sviluppo globale della
cantieristica italiana**

ONOREVOLI SENATORI. — Sono onorato di presentare, a nome del Governo, al Parlamento, ai sensi dell'ultimo capoverso dell'articolo 14 della legge 27 dicembre 1973, n. 878, gli elementi di un piano di sviluppo globale della cantieristica italiana, approvati dal CIPE nella seduta del 26 giugno 1974.

Mi è parso opportuno, in questa occasione, far accompagnare il documento da una sua succinta presentazione, che mi consente di esprimere alcuni concetti esplicativi ed introduttivi.

Ho a ragione veduta definito il documento allegato come « elementi di un piano » in quanto esso non è, come risulta dalla lettura, un piano dettagliato nell'accezione che si dà a questo termine. Di fronte all'alternativa se stilare un piano operativo ed imperativo per i cantieri navali prima ancora che da parte di essi fossero redatti i programmi aziendali (per i quali la legge n. 878 dà loro tempo sino al 30 giugno 1975) ovvero stabilire le linee direttive della politica cantieristica per il medio termine, si è preferita questa seconda soluzione, con la quale il Ministro della marina mercantile è vincolato a seguire, nella scelta delle iniziative da incentivare, precise direttive programmatiche che delimitano il quadro delle iniziative coerenti con la politica di sviluppo e indicano le condizioni di ammissibilità dei cantieri agli incentivi nonchè i criteri di scelta.

Seguono alcune considerazioni relative all'inquadramento della politica ora prevista nell'azione sin qui svolta a sostegno dei cantieri navali nel campo della loro ristrutturazione e delle condizioni di competitività.

La Commissione interministeriale presieduta dal senatore Caron costituita, com'è noto, nel 1965 al fine di esaminare i problemi attinenti alla situazione e alle prospettive di risanamento dell'industria della costruzione navale italiana, concluse i propri lavori con la constatazione che l'insufficiente competitività dei cantieri navali dipendeva da un duplice, convergente ordine di cause: alcune di carattere generale, di cui risentiva gli effetti negativi la produzione industriale italiana in genere, altre di carattere specifico, di cui soffriva l'attività cantieristica in particolare.

Tra le cause di carattere generale, imputabili alla struttura economica ed amministrativa del Paese, furono messe in evidenza in primo luogo l'onerosità dei carichi sociali gravanti sulla produzione, l'incidenza sulla dinamica salariale di un meccanismo di scala mobile non sufficientemente razionale e, infine, l'insufficienza del credito, l'elevato costo del denaro e l'anacronismo del sistema fiscale allora vigente.

Tra le cause del secondo ordine vennero rilevati problemi derivanti dagli investimenti e dall'organizzazione produttiva, avuto riguardo, in particolare, alle innovazioni strutturali già attuate o in corso in altri Paesi concorrenti.

Mentre alle cause di carattere generale doveva porsi rimedio con riforme legislative che investissero l'intero apparato economico nazionale, la seconda categoria di provvedimenti ha trovato attuazione, con misure parziali, a mezzo della legge 4 gennaio 1968, n. 19.

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

L'impostazione di detta legge fu caratterizzata dalle seguenti finalità:

consentire l'attuazione dei programmi di ristrutturazione dei cantieri e favorire la conversione ad altre attività di quelli non idonei ad un efficace riassetto, impiantistico e organizzativo;

assistere con misure di sostegno alla produzione l'industria stessa, affinché non fosse esclusa dal mercato, prevedendo la decrescenza delle misure medesime, perché le imprese del settore fossero stimolate a contenere i costi di produzione.

Nel quadro di tale impostazione sono state assunte e condotte a termine iniziative concrete, in tre grandi complessi produttivi a partecipazione statale e in alcuni cantieri medi e minori, sul terreno della ristrutturazione impiantistica e della riorganizzazione aziendale.

A completamento delle iniziative di cui sopra, va sottolineata la costruzione di un nuovo grande complesso per la produzione di motori marini nel territorio di Trieste, su iniziativa e con partecipazione paritetica dell'IRI e della FIAT con la smobilitazione di altro impianto esistente *in loco*.

Va, però, rilevato che in altri cantieri programmi di pur vasta portata hanno avuto, in concreto, una realizzazione molto limitata.

Nel complesso, sono stati programmati ed attuati investimenti per l'ammontare globale di circa 30 miliardi relativamente agli stabilimenti dell'Italcantieri, compresa la concentrazione in una unica sede dell'apparato dirigenziale, commerciale e amministrativo; gli investimenti si sono tradotti in innovazioni di base con specializzazioni produttive dei tre complessi in cui l'azienda si articola (Monfalcone, Genova, Castellammare di Stabia), in ammodernamento di attrezzature e di macchine utensili, nella sistemazione e razionalizzazione di servizi ai fini di un efficiente svolgimento della produzione.

Di minore ampiezza risultano invece gli investimenti della società Cantieri navali del Tirreno e Riuniti (Ancona, Palermo, Riva Trigoso), ora inquadrata nella Fincantieri; tali investimenti, calcolati nel valore di 11 mi-

liardi, hanno migliorato l'assetto produttivo nelle specializzazioni in precedenza avviate.

Per quanto riguarda gli investimenti strutturali del cantiere Breda di Venezia, sono stati a suo tempo formulati programmi di vasta portata, successivamente rinviati, ed ora in corso di realizzazione. In relazione alla dimensione operativa e alla posizione sul mercato può, infine, prendersi atto di un notevole sforzo effettuato dai cantieri medi e da molti di quelli minori per assumere un assetto funzionale, anche se per alcune aziende si sono posti limiti insuperabili di spazio per ottenere soluzioni ottimali; in alcuni di tali cantieri, sia pur seguendo il tradizionale sistema di costruzione, si sono sviluppate tendenze di specializzazione prevalente, come la costruzione di navi da pesca atlantica, di navi traghetto e per crociere mediterranee, di navi per trasporto di prodotti petrolchimici.

Nel piano di riassetto strutturale suggerito dalla Commissione Caron si prevedeva anche la conversione ad altre attività dei cantieri che avessero minori prospettive di assumere valide posizioni sul mercato.

La conversione, che in precedenza aveva avuto già qualche applicazione di minore portata, è stata realizzata con l'assorbimento del cantiere navale San Marco di Trieste da parte dell'Arsenale triestino, dedito alla riparazione navale, in vista dello sviluppo di questa attività connessa a quella delle grandi trasformazioni e costruzioni navali.

La conversione avrebbe dovuto attuarsi anche nel cantiere del Muggiano di La Spezia, ma, non essendosi trovate al momento attività sostitutive valide ad assicurare il mantenimento e lo sviluppo del livello occupazionale, il cantiere è rimasto in attività come costruttore, migliorando le strutture impiantistiche e dando avvio all'attività di riparazione e allestimento per le navi costruite a Riva Trigoso.

In conclusione, può affermarsi che l'esigenza di un adeguamento strutturale ed operativo sia stata perseguita in particolare nei cantieri a partecipazione statale, che rappresentano grandissima parte della produzione nazionale del settore, e in quelli privati medi

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

e minori e che risultati pratici e notevoli sono scaturiti dalle iniziative assunte.

Le innovazioni strutturali, infatti, hanno consentito anzitutto la costruzione di alcuni tipi di navi nelle ormai affermate dimensioni; le avanzate tecniche attuate nella produzione hanno inoltre fortemente ridotto i tempi di lavorazione; a tale risultato, mancando il quale i cantieri maggiori sarebbero stati tagliati fuori dal mercato, si deve aggiungere la specializzazione produttiva, pur senza l'irrigidimento in esclusività particolari onde essere in grado di soddisfare ordinazioni anche diversificate.

I risultati sapraccennati trovano riscontro nel numero e nel tonnellaggio delle navi attualmente costruite; anteriormente alla ristrutturazione, infatti, la produzione annua normalmente toccava il livello di 350.000 tonnellate di stazza lorda, mentre nel corso dell'anno 1970 era di circa 600.000 di stazza lorda, per raggiungere oggi oltre 1.000.000 tonnellate di stazza lorda.

Val la pena di considerare a questo proposito, che la flotta italiana, costituita, salvo gli acquisti all'estero di seconda mano, da navi costruite esclusivamente dai cantieri italiani tranne limitatissime eccezioni, ha raggiunto i valori attuali (circa 9,5 milioni di tonnellate di stazza lorda già iscritte in matricola) partendo da poco più di 5 milioni di tonnellate di stazza lorda nell'anno 1960.

Si deve però rilevare che l'impostazione e l'esecuzione dei programmi di ristrutturazione non hanno trovato un sistema di intervento pubblico completamente efficace nella legge 4 gennaio 1968, n. 19, che ha previsto un limite globale di investimento assistibile di 25 miliardi di lire, comprese le iniziative di ristrutturazione di stabilimenti per la produzione di motori marini; tale limite è stato largamente superato dai programmi elaborati ed eseguiti; inoltre, il procedimento per la concessione del contributo previsto dalla legge è risultato complesso, tanto che con la legge 27 dicembre 1973, n. 878, è stata snellita la procedura per la concessione dei contributi previsti dalla legge n. 19 del 1968, che non era risultata fattibile a causa, appunto, di quelle complessità della procedura.

La nuova legge 27 dicembre 1973, n. 878, costituisce l'ulteriore parte di un vasto programma atto al raggiungimento della competitività della nostra cantieristica e si propone tale finalità attraverso un meccanismo che si uniforma agli orientamenti comunitari e semplifica le procedure di applicazione della precedente legge, cercando di realizzare un funzionale assetto del settore per una ulteriore riduzione degli aiuti diretti; è da notare, incidentalmente, che la percentuale degli aiuti alla produzione, ammonante a circa il 33 per cento negli anni '50, è passata al 17,50 per cento nel 1967, al 10 per cento nel 1971 e gradualmente scenderà al 4 per cento nel 1976.

Infine si deve rilevare che l'azione relativa ad un riassetto generale della cantieristica interessa, per circa il 90 per cento della produzione italiana del settore, aziende a partecipazione statale; per la realizzazione dei nuovi programmi è, peraltro, prevedibile un investimento globale largamente superiore alle disponibilità di stanziamenti, anche tenendo conto dell'aumento dei prezzi.

Qualche dato mi è sembrato necessario inserire in questa presentazione circa le attuali prospettive di lavoro dei cantieri di costruzione navale.

Sulla base di rilevazioni effettuate nel giugno 1974, le commesse passate da armatori italiani a cantieri nazionali per consegna nel quadriennio 1974-77 comprendono 54 navi (escluse quelle di minori dimensioni) per un totale di circa 2.800.000 tonnellate di stazza lorda.

È importante considerare la ripartizione di queste commesse per tipo:

Cisterne	21	1.751.000 tsl
Ore/Oil	3	229.600 »
O.B.O.	8	429.000 »
Bulk Carriers	6	200.800 »
Portacontenitori	3	80.100 »
Navi frigorifere	4	38.000 »
Cisterne speciali	4	50.000 »
Traghetti	2	6.550 »
Navi speciali	3	11.100 »
Totale	54	2.796.150 tsl

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

A queste commesse occorre aggiungere le costruzioni in proprio iniziate dai cantieri, che erano, nel mese di giugno 1974, 25 per un totale di 1.120.300 tonnellate di stazza lorda, così ripartite:

O.B.O.	3	107.100 tsl
Cisterne	14	751.000 »
Ore/Oil	1	85.000 »
Bulk Carriers	4	171.200 »
Traghetti	3	6.000 »
Totale	25	1.120.300 tsl

Si può presumere che tutte queste costruzioni saranno acquistate da armatori italiani.

Non va sottovalutata, in proposito, la correlazione che esiste tra i problemi della cantieristica e quelli di sviluppo della flotta nazionale, pur al di fuori da qualsiasi considerazione di ordine autarchico, in quanto è evidente che lo sviluppo della flotta nazionale, necessario per tutti i tipi di naviglio ed in particolare per quello cisterniero sulla scorta del piano nazionale per il petrolio, è funzione della capacità competitiva della cantieristica nazionale.

**Piano di sviluppo globale della cantieristica italiana
(articolo 14 della legge 27 dicembre 1973, n. 878)**

I) GLI OBIETTIVI DI SVILUPPO

1. — Obiettivo globale di sviluppo della cantieristica — come risulta dall'articolo 13 della legge 27 dicembre 1973, n. 878 — è lo « accrescimento della capacità competitiva delle imprese ». Esso tenderà a rendere più competitiva la produzione dei cantieri navali italiani nell'ambito internazionale.

1. 1. — Il perseguimento di tale obiettivo presuppone l'applicazione di due linee di azione, già indicate nel citato articolo 13:

il potenziamento dell'assetto impiantistico;

il miglioramento dell'organizzazione produttiva.

Detto articolo stabilisce infatti che solo in presenza di un investimento aziendale che risponde a tali requisiti può essere concesso un contributo statale, nella misura del 10 per cento del totale degli investimenti ammessi ed approvati dal Ministro della marina mercantile.

1. 2. — Correlativamente al perseguimento della suddetta linea di azione si terrà conto delle esigenze connesse con il miglioramento delle condizioni di lavoro ed il mantenimento dei livelli occupazionali.

Il primo di questi concetti, che riguardano i problemi del lavoro, si inserisce in una linea costante che investe tutti i settori industriali, il secondo deve essere interpretato nel senso che il mantenimento dell'attuale forza di lavoro impiegata nella cantieristica rappresenta un obiettivo minimo.

2. — L'accrescimento della capacità competitiva è un concetto che si realizza in concreto attraverso un'azione intesa alla compressione dei costi di produzione che, peraltro, in un'industria di montaggio, quale è quella delle costruzioni navali, può esplicarsi soltanto su una parte limitata di costi, quelli interni, senza possibilità di diretto intervento nei confronti dei costi esterni. Questi ultimi sono costituiti dalle forniture che provengono da altri settori industriali a monte della cantieristica e che finiscono per rappresentare ben i due terzi del costo finale della produzione navale.

Mentre si auspica un più valido collegamento con i settori industriali a monte ed una loro più efficace organizzazione, occorre prendere atto che il margine di manovra nel settore cantieristico vero e proprio è limitato e richiede, pertanto, un'azione intensiva.

3. — Le azioni utili ai fini dell'accrescimento della capacità competitiva attraverso nuovi investimenti si possono così delineare:

a) investimenti destinati a rendere più rapida ed efficiente l'organizzazione interna ed esterna del lavoro;

b) investimenti destinati alla specializzazione dei cantieri;

c) investimenti destinati alla modernizzazione ed alla meccanizzazione delle lavorazioni;

d) investimenti destinati al miglioramento generale delle condizioni di lavoro ed ambientali.

3. 1. — Gli investimenti di cui alla lettera a) sono quelli diretti a migliorare l'ammi-

nistrazione, la programmazione ed il controllo delle attività aziendali ed a rendere, di conseguenza, più rapida ed efficiente l'organizzazione interna ed esterna del lavoro, in modo da contenere le spese generali.

Analogamente, essi possono riguardare anche lo sviluppo della ricerca applicata, nella misura in cui i relativi investimenti rientrano nella definizione dell'articolo 13 della citata legge 27 dicembre 1973, n. 878.

Si può ritenere, in proposito, che simili iniziative siano più agevolmente realizzabili a livello delle grandi imprese, mentre presentano obiettivamente maggiori difficoltà a livello di quelle minori; è tuttavia possibile che anche queste ultime trovino forme efficaci di collaborazione, applicate alla ricerca ed alla progettazione navale.

3. 2. — Gli investimenti destinati alla specializzazione tendono a concentrare la produzione sulla realizzazione di navi standardizzate, mediante una produzione monotipo su una o due linee in ogni cantiere.

Ciò presuppone che — sull'esempio della più agguerrita concorrenza internazionale — la cantieristica italiana divenga sempre più industria e sempre meno artigianato.

Essa dovrà quindi accentuare la già delineata tendenza all'abbandono della lavorazione di singole navi con troppe particolarità di costruzione, orientandosi in maniera crescente verso quel tipo di produzione, impostato sulle unità ripetute, che ha posto in prima linea nel mondo i cantieri giapponesi, svedesi e spagnoli.

La politica di specializzazione, peraltro, non dovrà risultare troppo rigida, ma sarà condotta in modo da rispondere tempestivamente alle esigenze di mercato. A tal fine, gli impianti da realizzare dovranno essere dotati di un grado di elasticità sufficiente per potersi adeguare alle possibili evoluzioni della domanda.

3. 3. — Gli investimenti destinati alla meccanizzazione possono consistere in un ampio ventaglio, le cui finalità consistono nella riduzione, al tempo stesso, dei costi di produzione e del disagio del personale, attraverso forme di automatizzazione, di lavorazione in

linee cadenzate, di ampliamento delle tecniche di preallestimento di blocchi.

Naturalmente, i problemi si pongono in modo diverso per le grandi aziende e per quelle piccole; tuttavia anche per queste ultime uno sviluppo della meccanizzazione costituisce una azione pienamente coerente rispetto alle finalità di sviluppo.

3. 4. — Il miglioramento delle condizioni ambientali di produzione comprende gli investimenti diretti a migliorare i servizi relativi al personale, con particolare riguardo alle condizioni ambientali, di sicurezza e di igiene del lavoro, come pure alla situazione ecologica degli stabilimenti.

Tali investimenti sono complementari degli altri ed essenziali per una migliore organizzazione della lavorazione.

4. — In linea con gli orientamenti prevalenti in sede internazionale, non è auspicabile la creazione di nuovi centri di costruzione, che non potrebbero, del resto, avvalersi degli incentivi previsti dalla legge n. 878.

Sono pure da escludersi ulteriori chiusure o conversioni complete di cantieri navali ad altre attività, oltre a quelle verificatesi negli anni passati, in quanto al momento attuale le condizioni generali del mercato non impongono il ricorso a tali soluzioni.

4. 1. — Gli investimenti non dovranno, in ogni caso, incidere sui livelli occupazionali, che debbono essere garantiti e mantenuti, quando non vengano migliorati.

4. 2. — Nel quadro di un generale, riconfermato indirizzo della cantieristica italiana alla specializzazione, i cantieri maggiori si orienteranno sempre più verso l'attuale gamma produttiva delle unità medio-grandi, che rappresentano non solo la fascia di maggiore interesse per la marina mercantile italiana, ma costituiscono anche la quota di gran lunga più rilevante del mercato.

La specializzazione di tali cantieri maggiori nella produzione di unità da 20.000 a 140 mila tonnellate di portata lorda — con un cantiere (Monfalcone) per navi sino a 250-350

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

mila t. p. l. — offre buone prospettive di affermazione internazionale.

Essa rafforza infatti l'industria cantieristica navale italiana in una fascia in cui la concorrenza mondiale, compresa quella giapponese, appare meno incisiva, disponendo di impianti meno moderni che non quelli destinati alla costruzione di grandissime navi.

D'altra parte — comparando realisticamente la situazione dei costi su scala mondiale — appare difficile che la nostra industria cantieristica possa imporsi con successo nel comparto delle navi delle massime dimensioni.

Eventuali nuove capacità produttive *ad hoc*, da costituire appositamente, si inserirebbero in posizione di inevitabile ritardo e svantaggio in una specifica e già esuberante componente della offerta mondiale, nella quale altri paesi costruttori — e soprattutto il Giappone — hanno ormai acquisito una difficilmente insidiabile posizione di forza.

È arduo vedere come, in tale situazione, l'indispensabile acquisizione di un volume minimo e continuativo di commesse potrebbe essere assicurato.

Tali problemi appaiono certo aggravati dalla considerazione che la riapertura del canale di Suez dovrebbe rafforzare le prospettive d'impiego delle unità di medie dimensioni, a danno di quelle delle dimensioni maggiori, che presentano notevoli limiti di operatività, specie nell'ambito del Mediterraneo.

5. — Un accenno particolare va riservato alle riparazioni navali. È questa un'attività industriale nella quale — a parità di costi — la puntualità delle consegne riveste importanza fondamentale.

Tale settore ha risentito finora di notevoli difficoltà, sia perchè motivi interni ed esterni hanno reso aleatoria in qualche misura la tempestività delle consegne, sia perchè il fatto obiettivo della prolungata chiusura del canale di Suez, con le conseguenti deviazioni di traffico, ha influito negativamente sulla domanda. A questo proposito, è da ritenere

che il settore in questione possa raggiungere un punto di migliore equilibrio, poichè l'annunciata riapertura del Canale determinerà un riafflusso del naviglio in transito nel Mediterraneo.

Il raggiungimento di migliori condizioni di competitività è comunque necessario in relazione all'agguerrita concorrenza di nuovi centri di riparazione, dotati delle più moderne attrezzature, già realizzati in molti Paesi che si affacciano nel Mediterraneo e nel Portogallo.

Gli obiettivi di potenziamento dell'impianistica e di miglioramento dell'organizzazione produttiva si pongono, di conseguenza, come essenziali anche per questo settore. Esso risente particolarmente della necessità di uno sviluppo delle infrastrutture marittime pubbliche, bacini di carenaggio, peraltro nel numero necessario, stazioni di degasificazione e centri per la raccolta di residui oleosi, ancoraggi ed accosti.

Deve essere raccomandata anche una speciale considerazione delle richieste delle imprese di riparazione navale in sede di concessione di aree demaniali marittime, in quanto l'aumento delle dimensioni delle navi e lo sviluppo delle tecniche di preallestimento in questo settore (che provvede anche alla trasformazione ed alla modificazione di navi) richiedono la disponibilità di nuove aree.

Non appare opportuno, al di là dei programmi già previsti, un aumento della capacità produttiva, che non sarebbe in grado di offrire possibilità concrete di azione su basi economicamente sane.

5.1. — Per quanto concerne i bacini di carenaggio, sembra il caso di ricordare che l'impianto galleggiante realizzato per La Spezia — indispensabile al potenziamento e allo sviluppo dell'attività di riparazione nella zona spezzina, dove riveste particolare importanza — benchè disponibile *in loco* da ormai due anni, non è potuto ancora entrare in esercizio per il mancato completamento delle relative opere marittime.

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

II) LE CONDIZIONI DI AMMISSIBILITÀ.

6. — Le condizioni soggettive di ammissibilità agli incentivi previsti dall'articolo 13 della legge 27 dicembre 1973, n. 878, risultano dal combinato disposto degli articoli 2, 10 e 13 della medesima legge. Hanno titolo alla corresponsione degli incentivi:

a) le imprese di costruzione di navi per la navigazione marittima in effettivo esercizio al 31 dicembre 1963, che abbiano continuato la propria attività — anche se con temporanee sospensioni — sino al 31 dicembre 1971 (con esclusione dei cantieri cui sono stati concessi i benefici della legge 4 gennaio 1968, n. 19, per la conversione dell'attività di costruzione navale);

b) le imprese addette ai lavori di trasformazione, modificazione e riparazione di navi mercantili, nonchè all'installazione di apparati motori su navi nuove con scafo diverso dal ferro, che fossero in effettivo esercizio al 1° gennaio 1967 e che abbiano continuato la propria attività — anche se con temporanee sospensioni — sino al 31 dicembre 1971.

7. — Le condizioni oggettive di ammissibilità agli incentivi medesimi risultano dall'articolo 13 della legge n. 878 e dalle indicazioni contenute nei punti che precedono. Hanno titolo alla corresponsione degli incentivi, semprechè in possesso dei requisiti soggettivi, le imprese che ottengano l'approvazione, da parte del Ministro della marina mercantile, di iniziative che rispondano a tutti i requisiti seguenti:

a) siano destinate ad accrescere la capacità competitiva dell'impresa attraverso il potenziamento dell'assetto impiantistico od il miglioramento dell'organizzazione produttiva;

b) non abbiano ottenuto il contributo previsto dalla legge 4 gennaio 1968, n. 19;

c) rispondano ai criteri stabiliti dal presente documento in relazione alle singole finalità degli investimenti;

d) siano armonicamente inserite negli obiettivi di politica portuale e nei piani regolatori dei porti o nelle prospettive di sviluppo di aree portuali.

III) LE SCELTE PRIORITARIE.

8. — Un problema di scelta prioritaria si pone con riferimento alla misura degli stanziamenti disponibili (13 miliardi di lire), che consentono di incentivare sino a concorrenza di un investimento complessivo di 130 miliardi di lire.

La scelta verrà effettuata dal Ministro della marina mercantile sulle domande presentate per l'approvazione entro il 30 giugno 1975, a norma dell'articolo 15 della legge 878, tenendo conto:

della necessità di procedere alla ristrutturazione dei grandi cantieri nazionali nei quali negli ultimi anni non sono stati effettuati importanti investimenti;

dei risultati del confronto degli obiettivi delle singole iniziative sotto l'aspetto dell'accrescimento della capacità competitiva, in particolare con lo spostamento dal piano artigianale a quello industriale concretantesi nella specializzazione della costruzione di navi in serie, nel quadro di una precisa strategia produttiva;

della validità delle iniziative proposte sotto il profilo occupazionale;

dell'opportunità di incentivare comunque le imprese operanti nel Mezzogiorno che rispondano ai requisiti di cui al punto 6 e al punto 7;

della rilevanza dell'impresa nel quadro dell'economia locale e dell'assetto territoriale.