

**ATTI PARLAMENTARI**

**VIII LEGISLATURA**

---

**CAMERA DEI DEPUTATI** **Doc. XXVIII**  
**n. 6**

---

**Piano di ristrutturazione dell'industria  
delle costruzioni navali**

*(Aritcolo 1 della legge 25 maggio 1978, n. 231)*

**Presentato dal Ministro della marina mercantile  
(COMPAGNA)**

---

**Presentato alla Presidenza il 15 maggio 1981**

---

PAGINA BIANCA

## ESTRATTO DAL VERBALE DELLA SEDUTA DEL 29 APRILE 1981

## IL CIPI

visto l'articolo 1 della legge 25 maggio 1978, n. 231 il quale all'ultimo comma prevede che venga presentato al Parlamento il Piano riguardante la ristrutturazione dell'industria cantieristica navale;

considerato che nella seduta del CIPI del 3 agosto 1978 venne autorizzato il Ministro per la marina mercantile a trasmettere alle Camere il documento concernente la ristrutturazione dell'industria cantieristica navale;

vista la risoluzione della Camera dei Deputati del 3 ottobre 1979, n. 6-00003 con la quale si invitava il Governo a riformulare un nuovo Piano di ristrutturazione della cantieristica navale;

vista la nota n. 2713291 del 18 novembre 1980 del Ministero della marina mercantile con la quale viene trasmesso un nuovo Piano di ristrutturazione dell'industria delle costruzioni navali;

udita la relazione del Ministro per la marina mercantile;

## DELIBERA

di autorizzare la trasmissione al Parlamento del Piano di ristrutturazione per l'industria delle costruzioni navali.

I singoli provvedimenti legislativi di attuazione del Piano saranno sottoposti alle nuove procedure di valutazione degli investimenti previste nel Piano a medio termine 1981-83, approvato dal Consiglio dei Ministri il 22 marzo 1981.

PAGINA BIANCA

**MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE**

Direzione Generale del Naviglio

**RELAZIONE INTRODUTTIVA AL PIANO DI RISTRUTTURAZIONE  
DELLA INDUSTRIA NAVALMECCANICA****PREMESSE**

La presente relazione riporta alcune considerazioni di carattere generale nel preciso intento di offrire una chiave di lettura del documento che traccia le linee del piano di ristrutturazione del settore dell'industria navalmeccanica italiana.

Rispetto a tale documento, la relazione non costituisce soltanto un supporto logico-statistico ma anche uno strumento per una migliore comprensione della reale portata di talune indicazioni programmatiche che potrebbero apparire, scorporate da un contesto più generale, eccessivamente schematiche e prive del necessario apporto contenutistico che ne qualifichi la reale portata innovativa.

A tale scopo si è quindi ritenuto opportuno far precedere le indicazioni del piano da una sommaria descrizione delle tendenze evolutive in atto nell'industria marittima, in modo da cogliere attraverso alcuni dati tra i più significativi, le linee fondamentali di un processo che, pur fra tante difficoltà ed incertezze — acuite dalla profonda crisi che attraversano le relazioni internazionali — comincia a delinearsi in modo più preciso di quanto poteva ipotizzarsi soltanto due anni or sono.

**1. — L'ATTIVITÀ CANTIERISTICA E LA CRISI DEL MERCATO DEI NOLI.****A) L'evoluzione della domanda di trasporto marittimo.**

L'impatto che la crisi petrolifera ha avuto sull'economia mondiale e conseguentemente sul « trend » di sviluppo dell'interscambio marittimo si è ripercosso in modo drammatico sull'intera industria marittima mettendo a nudo debolezze strutturali e problemi di estrema gravità che l'espansione prodigiosa del decennio 1966-1975 aveva attutito nei suoi aspetti cruciali.

Infatti, sotto lo stimolo di una domanda che sembrava non conoscere pause, gli investimenti nell'industria marittima sono andati moltiplicandosi secondo un meccanismo di causa ed effetto, determinando

l'ampliamento della capacità produttiva dell'industria cantieristica e l'introduzione di processi tecnologici sempre più avanzati.

L'interscambio marittimo mondiale conosceva una fase di sviluppo senza precedenti tant'è che nel periodo 1966-1975 il tasso medio annuale, con riferimento al volume delle merci trasportate, risultava dell'8 per cento ed addirittura di poco superiore al 12 per cento con riferimento alle tonnellate/miglia percorse. L'apporto dei traffici petroliferi può cogliersi facilmente allorchè si consideri che, sempre nello stesso periodo, i tassi medi annuali riferiti ai carichi liquidi risultano rispettivamente del 9,5 per cento e del 14,6 per cento.

Per contro nel quadriennio 1975-1978 l'incremento medio, riferito sia al volume di traffico che al numero delle tonnellate/miglia percorse, è risultato di appena l'1,5 per cento mentre le prime stime per il 1979 indicano una lieve ripresa con un tasso di crescita intorno al 4 per cento e ciò soprattutto per un maggiore apporto delle merci secche alla rinfusa.

#### *B) La reazione dell'industria marittima alla crisi del mercato dei noli.*

La rigidità della struttura dell'industria cantieristica mondiale, che ne costituisce un tratto particolarmente caratterizzante, ha fatto sì che le reazioni messe in moto alle prime avvisaglie della crisi lasciassero praticamente inalterato, almeno nella prima fase, l'intero potenziale produttivo in termini di impianti mentre le conseguenze più gravi finivano per avvertirsi sui livelli occupazionali.

Per effetto, intanto, del profondo squilibrio fra domanda ed offerta di stiva il livello dei noli marittimi accusava un rapido crollo particolarmente nei comparti del naviglio cisterniero e mineraliero dove si raggiungevano minimi assoluti a volte neppure sufficienti a coprire le spese vive di gestione.

L'armamento si è così venuto a trovare spesso nell'alternativa di accettare noli non remunerativi o di subire le spese inerenti al disarmo.

Così, mentre nel giugno del 1978, il naviglio in disarmo sfiorava i 60 milioni di tonnellate di portata corrispondente a circa il 10 per cento dell'intera capacità globale della flotta mondiale, il naviglio avviato alla demolizione andava crescendo a ritmo serrato di pari passo con la riduzione del valore delle navi di seconda mano.

È evidente che, in tali condizioni, il « carnet » di commesse dell'industria delle costruzioni navali, che aveva toccato l'apice nel marzo del 1974 con 133,4 milioni di tonnellate di stazza lorda, è andato riducendosi progressivamente fino a raggiungere nel dicembre del 1979 i 17 milioni di tonnellate di stazza lorda.

Parimenti la produzione, con riferimento al naviglio ultimato, passava dal 1975 al 1978 rispettivamente da 34,21 milioni di tonnellate di stazza lorda ad appena 18,2 milioni di tonnellate di stazza lorda, per ridursi nel 1979 ad appena 14 milioni di tonnellate.

È interessante, tuttavia, notare che nello stesso periodo la produzione dell'industria cantieristica mondiale, commisurata sulla base delle tonnellate di stazza lorda compensata (e ciò per tener conto della diversa

complessità dei lavori occorrenti a seconda del tipo di nave) è scesa da 20,45 milioni di tslc a 16,05 milioni di tslc per raggiungere nel 1979 il valore di 14,1 milioni di tslc.

Giova peraltro rilevare che il carico d'ordini di nuove costruzioni si è stabilizzato nel 1979 sui valori di fine 1978, dopo anni di continua erosione. Questi valori sono d'altra parte talmente bassi da lasciare inutilizzata una consistente aliquota del potenziale produttivo mondiale e da non consentire perciò ipotesi sulla durata della crisi, anche se fanno pensare che di questa si sia raggiunto il fondo.

Si è manifestata inoltre una sostanziale modifica nella struttura della domanda di nuovo naviglio che tende a privilegiare le unità di piccole e medie dimensioni ed in generale il naviglio in grado di assicurare determinate prestazioni con riferimento alla flessibilità d'impiego, alla presenza a bordo di determinati impianti ed apparecchiature in regola con le nuove norme internazionali a tutela dell'ambiente marino o in grado di assicurare — a parità di condizione — meno consumo di combustibile.

### *C) Le cause della ripresa del mercato dei noli.*

Sotto la spinta dei notevoli rialzi verificatisi nei costi del combustibile, con gli effetti indotti sulla velocità ottimale d'impiego del naviglio, il mercato dei noli ha manifestato segni di una vigorosa ripresa che ha particolarmente riguardato il comparto dell'impiego a viaggio e a periodo, le navi adibite al trasporto di carichi secchi alla rinfusa e le piccole e medie cisterne per i traffici di prodotti petroliferi e di grezzo. Per contro, pesante è rimasta la situazione delle supercisterne, anche se le quotazioni spuntate risultano notevolmente migliorate rispetto a quelle ottenute in precedenza. Notevoli, infine, le difficoltà dei servizi di linea che scontano in ritardo gli effetti più gravi della crisi del mercato dei noli.

A spiegare l'inversione di tendenza, manifestatasi nei comparti del mercato più esposto al gioco della concorrenza, hanno concorso indubbiamente diversi fattori ed in primo luogo l'azione svolta dall'armamento per ridurre il « surplus » di stiva con la conseguente contrazione del numero delle commesse e l'avvio alla demolizione di una aliquota non trascurabile di naviglio tecnicamente o economicamente obsoleto.

Nel quadriennio 1975-1978 sono state infatti demolite 28,5 milioni di tonnellate di stazza lorda di cui più di un terzo nel solo 1978.

Inoltre, come già accennato, l'aumento dei prezzi del combustibile ha modificato le condizioni ottimali di esercizio delle navi rendendo sempre più conveniente l'utilizzo delle navi a velocità ridotta, il che ovviamente ha contribuito a contrarre ulteriormente lo squilibrio fra domanda ed offerta di stiva. Resta il fatto che il naviglio in disarmo, ivi incluse numerose unità che quasi sicuramente non potranno più riprendere a navigare, negli ultimi diciotto mesi è notevolmente diminuito fino a rappresentare poco più del 2 per cento della capacità globale della flotta mondiale.

## 2. — L'INDUSTRIA CANTIERISTICA AGLI INIZI DEGLI ANNI '80.

A) *Validità e limiti delle indicazioni di mercato.*

La ripresa del mercato dei noli marittimi, pur con le limitazioni in precedenza ricordate, fa intravedere i primi sintomi di una inversione di tendenza, già anticipati da una lieve ripresa del carnet di ordini e dalla lievitazione dei prezzi del naviglio sul mercato dell'usato che ha raggiunto, per taluni tipi di navi, quotazioni molto vicine a quelle delle navi di nuova costruzione.

Storicamente, d'altra parte, il mercato delle costruzioni navali è stato sempre caratterizzato da fluttuazioni cicliche, anche marcate, collegate, sia pure con un certo sfasamento, all'andamento dei noli.

Questo fenomeno si è manifestato anche quando, in un contesto di lungo periodo, il settore cantieristico ha conosciuto quella fase di eccezionale espansione indotta oltre che dallo sviluppo della flotta mondiale anche da fattori speculativi.

*Le misure di sostegno alla produzione trovano quindi la loro giustificazione come strumenti per consentire alle strutture cantieristiche di superare i periodi recessivi, attenuando le più gravi conseguenze sui livelli occupazionali, ma anche, e a volte soprattutto, in considerazioni più generali che discendono dall'esigenza di non pregiudicare il perseguimento di obiettivi di politica marittima.*

*Ne consegue che il primo e fondamentale compito di un piano di ristrutturazione settoriale è quello connesso alla definizione della potenzialità produttiva che si intende mantenere in vita.*

La storia anche recente è piena di significativi episodi, generalmente connessi a crisi belliche, allorchè l'aver potuto utilizzare capacità ritenute eccedentarie in tempi normali, ha indubbiamente contribuito a meglio modulare la produzione con le più generali esigenze dell'intera struttura economica produttiva.

*La questione nodale appare quindi quella connessa al limite di tollerabilità di un surplus di capacità produttiva, limite che è ovviamente connesso non solo al grado di sopportabilità dell'economia del Paese ma soprattutto all'andamento dei costi produttivi, nel senso che tanto più essi si discostano dai prezzi praticati sul mercato internazionale tanto più il margine di tollerabilità è destinato a ridursi.*

Un rimedio, sia pure parziale, può essere individuato nella possibilità dell'industria cantieristica di attivare produzioni affini che consentano di utilizzare la professionalità della manodopera, cercando possibilmente settori produttivi nuovi oltre a quelli tipici della riparazione e della grande carpenteria, poichè altrimenti si corre il rischio di trasferire o aggravare la crisi in altri settori.

Peraltro, se il maggior sviluppo dell'attività delle riparazioni navali può ritenersi, entro certi limiti, fisiologico per i cantieri c.d. misti e che normalmente sono strutturati in modo da considerare la riparazione

navale come volano nelle fasi di stasi della produzione, il capovolgimento di determinati rapporti si rivela alla lunga deleterio per entrambi i settori produttivi.

*B) La nozione di capacità produttiva.*

In più occasioni si è avuto modo di richiamare la nozione di capacità produttiva dell'industria cantieristica cifrando la stessa sulla base del parametro della tonnellata di stazza lorda compensata. Al riguardo va tuttavia chiarito che l'esigenza di quantificare la capacità produttiva ubbidisce indubbiamente a precise esigenze di carattere conoscitivo, il che tuttavia non deve trarre in inganno circa il valore reale di una stima che è necessariamente basata su una serie di elementi convenzionali suscettibili peraltro di variare anche profondamente nel tempo.

Poichè la capacità produttiva reale è determinata dalla forza occupata e da un complesso di fattori legati alla produttività del lavoro ed al tipo di produzione, la cantieristica deve fronteggiare le oscillazioni di domanda operando con la necessaria flessibilità su questi fattori, ma deve parimenti contare su una struttura impiantistica che consenta queste oscillazioni.

È quindi in termini di mantenimento di una struttura impiantistica che si deve intendere l'obiettivo riportato nel piano di una capacità produttiva di 380.000 tslc (325.000 tslc per i cantieri maggiori e 55.000 tslc per i cantieri medio-minori).

*C) La fluidità della situazione attuale e le sue ripercussioni sulle indicazioni programmatiche.*

Ai fini, quindi, della predisposizione di un quadro organico di interventi per favorire il processo di ristrutturazione del settore navalmeccanico, in armonia con il rilancio di tutta l'industria marittima, sembra più utile far riferimento ai livelli di produzione che si intendono realizzare compatibilmente con l'obiettivo di un progressivo risanamento del settore ed ai giudizi di compatibilità con gli altri interventi ritenuti prioritari.

Per poter quantificare il volume e possibilmente la qualità di naviglio da costruire occorre, peraltro, far riferimento sia alla possibile evoluzione dei traffici nei prossimi anni sia alle correlazioni esistenti fra la domanda e gli obiettivi di politica marittima che s'intendono raggiungere.

Le più recenti stime indicano che la produzione dell'industria cantieristica mondiale dovrebbe cominciare a risalire non prima del 1981 per raggiungere soltanto nel 1985-86 i livelli del 1978; anche a voler considerare eccessivamente pessimistica tale ipotesi resta il fatto che gli effetti negativi dello squilibrio fra potenzialità produttiva e grado di utilizzo della stessa saranno avvertiti ancora per molti anni, il che, a prescindere da ogni altra considerazione, giustifica pienamente l'indicazione contenuta nel piano di una puntuale verifica degli obiettivi in esso indicati nel secondo semestre del 1982.

In effetti la difficile congiuntura che sta attraversando l'intera economia mondiale rende estremamente arduo effettuare previsioni anche per il breve periodo in connessione con la particolare fluidità dell'attuale

situazione. È sintomatico al riguardo che lo stesso Comitato dei trasporti marittimi dell'OCSE ha dovuto riconoscere l'estrema aleatorietà di ogni proiezione a lungo termine per l'influenza esercitata da un gran numero di fattori imprevedibili e per ciò stesso fonte potenziale di errori. Ciò nonostante, mentre lo stesso Comitato riesce a pervenire ad una stima della domanda globale di stiva per il trasporto di carichi secchi (alla rinfusa e di merci varie), valutata per la fine del 1985 fra 2,2 e 2,4 miliardi di tonnellate, l'indicazione relativa alla possibile evoluzione dei traffici petroliferi risulta priva di qualsiasi valore per l'ampiezza stessa della forbice in cui essa può realmente collocarsi.

Nonostante le accennate difficoltà di pervenire a previsioni dotate di un sufficiente grado di attendibilità, la problematica relativa alla predisposizione del programma di ristrutturazione del settore cantieristico non può ignorare quanto avviene nel mondo e ciò non soltanto per gli impegni assunti in sede internazionale ma anche per l'influenza del mercato dei noli sulla ripresa del flusso delle commesse e dell'andamento dei costi di produzione. Se è, infatti, indiscutibile che la produzione dell'industria cantieristica italiana è scesa a livelli percentuali modesti, è altrettanto vero che ogni ritardo nella ripresa della domanda mondiale frenando il rialzo dei prezzi finisce inevitabilmente per ampliare il divario fra le quotazioni del mercato internazionale (alle quali ovviamente deve far riferimento l'armamento nazionale per non essere costretto a subire ingiustificabili aggravii nei costi di esercizio) e l'andamento dei costi di costruzione peraltro in continua e rapida ascesa.

*Appare quindi evidente che il problema centrale è collegato alle azioni da svolgere per determinare un'inversione di tendenza nel divario fra prezzi e costi in modo da pervenire a risultati confrontabili con la media europea.*

### 3. — LA POLITICA COMUNITARIA.

#### A) *La concorrenza dei Paesi extra-comunitari.*

Alle prime avvisaglie della crisi, la Commissione della Comunità Economica Europea, seriamente preoccupata dell'impatto che il calo del volume di ordini avrebbe avuto nei livelli di attività dell'industria cantieristica europea, tentò in un primo momento di portare avanti in sede OCSE un'azione intesa a raggiungere una equa ripartizione della produzione intavolando in tal senso trattative col Giappone e con gli altri Paesi europei aderenti all'AWES (Associazione dei Costruttori Navali dell'Europa Occidentale).

L'unico risultato conseguito da tale azione fu quello di indurre il Giappone ad aumentare i prezzi della propria produzione del 5 per cento, obiettivo estremamente modesto, tenuto anche conto che mentre l'andamento della crisi andava assumendo proporzioni addirittura superiori alle più pessimistiche previsioni iniziali, alcuni Paesi, non aderenti all'OCSE, e primi fra tutti la Corea del Sud, il Brasile e la Polonia accrescevano il loro potenziale produttivo riuscendo a quotare prezzi addirittura inferiori a quelli praticati dal Giappone.

L'acuirsi della concorrenza sul mercato internazionale faceva sì che di pari passo con la riduzione del volume di produzione l'aliquota di mercato assorbita dai Paesi europei si contraesse ulteriormente.

Resta il fatto che dal 1970 al 1979 la quota di produzione dei Paesi comunitari, fatta uguale a 100 la produzione cantieristica mondiale calcolata in tonnellate di stazza lorda, è passata dal 25,7 per cento al 19,3 per cento, quella giapponese dal 48,1 per cento al 33 per cento (dopo aver superato nel 1974 il 50 per cento) e quella degli altri Paesi europei dal 16,8 per cento al 13,7 per cento.

Contemporaneamente, tuttavia, i Paesi del COMECON elevavano la loro partecipazione dal 5,6 per cento al 9,5 per cento mentre quella dei Paesi del terzo mondo, prima insignificante, raggiungeva il 14,1 per cento.

Anche gli Stati Uniti, nonostante gli elevatissimi costi, hanno aumentato la loro produzione il che, tenuto conto della riduzione verificatasi a livello mondiale, ha comportato un sensibile incremento della loro aliquota di partecipazione.

I confronti effettuati in termini di tonnellaggio di stazza lorda compensata consentono di cogliere ancora più efficacemente le modifiche intervenute nelle quote di partecipazione essendo nello stesso periodo la produzione del totale dei Paesi europei passata dal 45,9 per cento al 36,3 per cento e dal 29,1 per cento al 21,2 per cento per i Paesi comunitari; la quota giapponese è passata dal 37,8 per cento al 35,3 per cento mentre quella dei Paesi del terzo mondo è salita dall'1,7 per cento al 12,9 per cento.

Le previsioni al 1985 confermano la tendenza in corso, per cui se si considera che il Giappone ha buone possibilità di far risalire la propria aliquota di partecipazione per tale anno al 40 per cento e che la produzione dei Paesi del terzo mondo potrebbe raggiungere il 20 per cento, ne consegue che il ruolo dell'industria europea in generale e quella dei Paesi comunitari in particolare dovrebbe subire un progressivo ridimensionamento.

#### *B) La IV Direttiva sugli aiuti alle costruzioni navali.*

Accertata l'impossibilità di pervenire ad un'azione concertata per la ferma opposizione del Giappone ma anche per le incertezze palesate da alcuni Paesi-partners, la Comunità Economica Europea varò agli inizi del 1978 la IV Direttiva che disciplina gli aiuti all'industria delle costruzioni navali fino al 31 dicembre 1980.

Pur essendo stato ribadito che la politica comunitaria resta ancorata al raggiungimento dell'obiettivo fondamentale di dotare l'Europa di una industria economicamente sana, l'attuale normativa comunitaria considera conforme alle disposizioni del Trattato di Roma l'introduzione di regimi nazionali di aiuto necessari per attenuare le conseguenze più gravi di una drastica riduzione della capacità produttiva, il cui « surplus » è individuato come una delle principali cause del divario dei costi europei rispetto a quelli del mercato internazionale.

Mentre a ciascun Paese spetta il compito di determinare le modalità con cui avviare il processo di ristrutturazione del settore cantieristico, il giudizio di compatibilità dei diversi regimi di aiuto con gli obiettivi

previsti dalla IV Direttiva è subordinato al principio della degressività degli « aiuti diretti » alla produzione e agli sforzi effettuati per l'attuazione dei programmi di ristrutturazione fundamentalmente orientati ad una riduzione della capacità produttiva da attuarsi mediante la « riconversione » degli impianti per attività diverse dalla costruzione di naviglio mercantile (naviglio militare, produzione *off-shore* ed altre attività).

Alla base di tale strategia sembra intravedersi il convincimento che non sia possibile assicurare la sopravvivenza dell'industria cantieristica europea, così come essa è attualmente strutturata, e ciò per l'impossibilità di competere proficuamente con il Giappone e con i Paesi del terzo mondo; ne consegue che la produzione europea dovrebbe essere prevalentemente orientata alla produzione di naviglio di elevato livello tecnologico con un progressivo abbandono della costruzione di quei tipi di nave che ormai vengono prodotti — grazie anche all'ausilio delle tecnologie occidentali — nei nuovi Paesi costruttori a prezzi assolutamente concorrenziali.

Tale impostazione è il portato di una visione che tende a sottovalutare la funzione vitale della navalmeccanica in rapporto al complesso delle attività marittime nel presupposto, che va certamente respinto, che i problemi del settore siano esclusivamente di natura industriale.

Indubbiamente i gravi ritardi accusati nello sviluppo di una politica marittima europea contribuiscono a spiegare tale atteggiamento che consegue dalla mancanza di una visione di assieme dei problemi dell'industria marittima, tanto più grave se si considera che è ormai prossimo l'ampliamento della Comunità Economica Europea con l'ingresso della Spagna e soprattutto della Grecia.

*Da qui la necessità di definire il futuro dell'industria cantieristica europea sulla base di criteri diversi da quelli finora seguiti in modo che accanto alla necessaria riduzione dei costi si debba puntare a dotare l'Europa di una struttura produttiva razionalmente articolata per far fronte alla maggior parte delle esigenze del complesso delle flotte nazionali.*

*C) Lo schema del « demolisci e costruisci » [Scrap and Build].*

La Commissione oltre ad intervenire sul lato dell'offerta di nuovo naviglio, disciplinando gli aiuti nel modo anzidetto, ha anche tentato di approntare uno strumento per attivare la domanda. Va, tuttavia, riconosciuto che le difficoltà incontrate dagli Organi comunitari nel dare attuazione allo schema noto come « scrap and build », sono da attribuire unicamente alle titubanze e divergenze manifestate da taluni Stati membri che hanno frenato una iniziativa che se razionalmente e tempestivamente attuata avrebbe comportato, oltre ad un certo afflusso di nuovi ordini all'industria cantieristica europea, una possibile svolta nella politica marittima comunitaria.

Come è noto lo schema prevede la concessione dei premi per la demolizione di naviglio tecnicamente idoneo a navigare a condizione della sua sostituzione con navi di nuova costruzione secondo il rapporto di due ad uno fra il tonnellaggio demolito e quello costruito. Uno dei presupposti perchè il meccanismo possa dare i suoi effetti è l'esistenza di

un notevole « surplus » di stiva inutilizzata, la quale premendo sul mercato finisce per abbassare il livello dei noli e conseguentemente frenare lo stimolo per nuovi investimenti. Lo scopo ultimo era quello di assicurare, per un periodo di tre anni, all'industria cantieristica europea un carico di lavoro aggiuntivo per circa un milione di t.s.l.e. annuo. Il tonnellaggio doppio da demolire, per rispondere ad una delle più comuni obiezioni, avrebbe potuto essere reperito — considerato che la flotta europea è nel complesso sufficientemente moderna — anche mediante acquisti di navi sul mercato internazionale dell'usato.

L'altro presupposto, conseguente al primo, è dato dal divario, attualmente notevolmente ridotto, fra i prezzi dell'usato e quelli del naviglio di nuova costruzione.

Da un punto di vista meramente tecnico, il maggior pregio della proposta sembra poter essere individuato nella chiara consapevolezza della funzione dell'azione d'intervento che avrebbe consentito di anticipare la formazione di una domanda suppletiva in modo da assicurare un decorso più regolare delle commesse alla ripresa del mercato e con ciò stesso imprimere un ritmo accelerato al processo di ammodernamento di taluni comparti della flotta europea a costi relativamente ridotti e favorire un più razionale utilizzo della capacità produttiva esistente.

Purtroppo, in sede di discussione di tale progetto, è stato facile alle delegazioni dei Paesi, favorevoli alla linea che ispira la IV Direttiva, obiettare che la creazione di una domanda suppletiva avrebbe inevitabilmente finito per rallentare il processo di ristrutturazione del settore cantieristico rendendo con ciò vani gli sforzi finora effettuati in tale direzione.

In effetti, l'impossibilità di pervenire ad una rapida presa di posizione comune ha impedito che potesse essere colto il momento favorevole, il che, tuttavia, non significa che il progetto debba essere accantonato non tanto per l'utilità in sé dello strumento quanto per la esigenza di proseguire un confronto che necessariamente amplia il campo di riferimento delle possibili azioni di intervento.

#### *D) I lineamenti della quinta direttiva.*

In questi ultimi anni il processo di adattamento dell'industria cantieristica europea alle nuove condizioni di mercato non ha sostanzialmente intaccato il potenziale produttivo in termini di impianti in quanto la riduzione della capacità produttiva è avvenuta o attraverso il « congelamento » di linee produttive e più raramente di alcune aziende ovvero ampliando la produzione di naviglio militare e sviluppando attività diverse più o meno direttamente collegate alle tradizionali attività cantieristiche.

Ciò ha comportato una progressiva riduzione della manodopera occupata nel settore della costruzione mercantile che dal 1975 al 1979, come riportato nel secondo rapporto semestrale predisposto dagli organi comunitari, è scesa da 200 mila addetti a circa 130 mila.

Tale risultato è stato conseguito soltanto in parte con il potenziamento di altre attività (produzione di naviglio militare, *off-shore*, ecc.)

in quanto la riduzione più sensibile si è avuta con il blocco del *turn-over*, i pensionamenti anticipati ed altri meccanismi simili.

Va avvertito, per contro, che il divario fra i prezzi e i costi di produzione continua a permanere molto elevato come può anche chiaramente desumersi dai diversi regimi di aiuto predisposti in più riprese dai singoli Stati, il che ovviamente, mentre conferma che si è ancora lontani dal raggiungimento di risultati apprezzabili in termini di recupero di competitività, dovrebbe indurre ad una revisione critica degli indirizzi comunitari finora seguiti.

I servizi della Commissione hanno invece di recente proposto lo schema di una quinta direttiva che muovendosi nella stessa ottica di quella attualmente in vigore, prevede un esame ancora più rigoroso dei regimi di aiuto nazionale sotto il profilo della loro degressività e un maggiore impegno nella riduzione della capacità produttiva che dovrà sostanziarsi principalmente nella definitiva eliminazione delle strutture più deboli.

La Commissione nutre seri timori che ai primi timidi accenni di ripresa del mercato si possa assistere al ritorno di quella potenzialità produttiva considerata eliminata con il conseguente mantenimento della attuale situazione di squilibrio fra domanda ed offerta di naviglio.

Peraltro, la consapevolezza dell'esistenza di altre forme di incentivazione alla produzione cantieristica, non riconducibili allo schema della quarta direttiva, a cominciare dagli aiuti all'armamento allorchè la loro concessione è direttamente o indirettamente connessa con l'effettuazione della costruzione nei cantieri nazionali, ha riproposto tutta una tematica i cui sviluppi appaiono al momento imprevedibili.

#### *E) Gli aiuti all'industria delle riparazioni navali.*

Per quanto concerne il settore delle riparazioni la Commissione, in conformità degli impegni assunti in sede di predisposizione della quarta direttiva (che disciplina soltanto gli aiuti alla costruzione navale) ha recentemente predisposto un rapporto nel quale è evidenziata la gravità della crisi che ha colpito il settore.

La Commissione, tuttavia, non ritiene in linea di principio ammissibili gli aiuti diretti alla produzione ad eccezione di eventuali specifici regimi di aiuto che potrebbero essere considerati compatibili a condizione che, conformemente all'indirizzo politico seguito per il settore delle costruzioni navali, essi siano accompagnati da interventi diretti a promuovere la ristrutturazione del settore in modo da pervenire alla eliminazione delle eccedenze di capacità produttiva.

#### *F) L'indirizzo della politica italiana in sede comunitaria.*

Dalle considerazioni finora svolte risulta evidente che la Commissione tende a sottovalutare i rischi conseguenti ad un eventuale tracollo delle strutture produttive più deboli, le cui ripercussioni sarebbero gravissime non soltanto sul piano politico e sociale ma anche per l'industria marittima europea nel suo complesso.

Occorre, in altre parole, evitare non soltanto alterazioni importanti dell'attuale ripartizione geografica della capacità produttiva ma consentire che si possa pervenire a dimensionamenti il più possibile ottimali favorendo quei processi di ristrutturazione e di riorganizzazione produttiva che ovviamente sono più lenti a mettersi in moto laddove si scontano condizioni economiche particolarmente difficili.

Da qui la necessità di assumere opportune iniziative in sede comunitaria al fine di poter pervenire ad una migliore definizione della politica a favore del settore navalmeccanico; occorre, cioè, attraverso le opportune intese con i paesi *partners*, particolarmente interessati alla soluzione di tale problema, poter esattamente individuare il ruolo che si intende assegnare al settore nell'intento di assicurare le condizioni necessarie per un futuro meno travagliato.

In effetti, grazie all'azione decisa svolta dall'Italia e da altri Paesi, sembra che stiano maturando i presupposti per l'avvio di una politica industriale europea che dovrebbe garantire almeno la salvaguardia dell'attuale ridotta quota di mercato.

#### 4. — IL RUOLO DELLA FLOTTA PER LO SVILUPPO DELL'ECONOMIA NAZIONALE.

##### A) *Premesse.*

L'importanza che la flotta mercantile riveste per l'economia nazionale può essere facilmente desunta dalle caratteristiche fondamentali del sistema produttivo nazionale il cui sviluppo è strettamente legato all'andamento dei costi delle materie prime importate e alla necessità di assicurare la maggiore regolarità possibile nei flussi di traffico in entrata e in uscita dai porti italiani. Da qui, ovviamente, l'interesse da una parte ad abbassare l'incidenza del costo del trasporto e dall'altra a favorire, attraverso una fitta rete di servizi, la fornitura delle materie prime e gli indispensabili sbocchi alla esportazione di prodotti semilavorati e finiti. Ciò giustifica ampiamente l'intervento dello Stato che, oltre ad assicurare che l'attività armatoriale possa svolgersi nelle migliori condizioni possibili, si propone di indirizzare l'afflusso degli investimenti in quel settore della flotta nazionale il cui potenziamento deve essere considerato, alla luce delle esigenze più generali, prioritario.

##### B) *Le indicazioni del piano di settore e gli obiettivi di rinnovamento della flotta nazionale.*

Al 30 giugno 1979 la flotta italiana annoverava 1.711 navi per un tonnellaggio complessivo di 11,7 milioni di tonnellate di stazza lorda e 19,1 milioni di tonnellate di portata. Il naviglio cisterniero costituiva circa il 43 per cento del tonnellaggio totale e le rinfusiere, ivi incluse le obo, poco meno del 42 per cento. La restante aliquota era rappresentata da cisterne per il trasporto di prodotti chimici e di gas liquido per 250 mila tsl, da navi passeggeri e traghetti per 614 mila tsl e da navi porta contenitori per 220 mila tsl ed infine da navi per il trasporto di merci varie.

La ripartizione per classi di età dimostra che la partecipazione delle unità aventi un'età superiore ai 20 anni sfiora il 15 per cento del ton-

nell'aggio complessivo mentre la percentuale delle navi di età compresa tra i 15 ed i 20 anni risulta superiore al 12 per cento.

Un esame ancora più approfondito della composizione per classi di età dei vari tipi di naviglio, pur estremamente interessante, servirebbe soltanto a confortare alcune conclusioni che possono essere formulate senza correre il rischio di inaridire eccessivamente la presente relazione. Le poche cifre citate sono più che sufficienti per dimostrare che occorre quanto prima mettere in moto gli strumenti necessari per avviare un sostanziale processo di ammodernamento della flotta nazionale se si vuole evitare di assistere, attraverso la progressiva perdita di capacità competitiva, ad un inevitabile declino della flotta nazionale.

*Un primo ed irrinunciabile obiettivo è quello di promuovere i necessari adeguamenti strutturali della flotta nazionale in linea con le nuove indicazioni che provengono dal mercato e soprattutto con le esigenze di sviluppo dell'economia nazionale.*

Occorre avvertire, tuttavia, che il suo raggiungimento non è sufficiente né a migliorare l'andamento della bilancia dei noli marittimi e neppure ad assicurare, in considerazione della maggiore produttività delle navi di nuova costruzione, gli attuali livelli occupazionali dei marittimi.

Sarebbe, quindi, necessario assicurare contemporaneamente al rinnovamento della flotta anche uno sviluppo quantitativo almeno in linea con quello della flotta mondiale; tuttavia la particolare fluidità della situazione attuale e la necessità di far chiarezza anche in sede comunitaria, impongono attualmente scelte obbligate, che non necessariamente comportano la rinuncia a sviluppare un'azione più decisa per un rilancio dell'industria marittima.

*Fino a quando non saranno messi a punto gli altri strumenti indispensabili per incentivare adeguatamente la domanda nazionale ed indirizzarla su scelte coerenti con un rilancio della politica marittima, indicare obiettivi superiori a quelli previsti dal piano di settore (250 mila tonnellate di stazza lorda compensata all'anno di nuovo naviglio, inclusa la quota destinata al rinnovo della flotta) vuol dire procedere in modo irrealistico con ciò stesso svuotando di credibilità l'azione di intervento dello Stato.*

Sono queste ulteriori ragioni per una verifica a breve scadenza degli obiettivi previsti dal piano di ristrutturazione dell'industria cantieristica.

### *C) L'apporto dell'industria armatoriale alla crescita del reddito nazionale.*

Al fine di offrire ulteriori elementi di giudizio circa la necessità di promuovere un adeguato sviluppo dell'industria armatoriale si ritiene necessario ricordare che secondo i dati più recenti, dovuti all'elaborazione dottrinale, il valore aggiunto al costo dei fattori direttamente ascrivibile alle imprese di navigazione marittima, che nel 1965 era valutato allo 0,89 per cento, continua a decrescere. La modestia della cifra non deve tuttavia, indurre in inganno poichè il valore ricordato è, fatta eccezione per alcuni paesi come la Norvegia, generalmente in linea con quello degli altri paesi marittimi; ciò che, invece, va sottolineato è la curva decrescente dell'apporto dato dall'industria armatoriale che riflette il

minor impegno del Paese per le attività marittime. D'altra parte, pur essendo l'industria armatoriale una tipica industria ad elevata concentrazione di capitali, non debbono per ciò stesso essere sottovalutate le possibilità che essa offre a salvaguardia dei livelli occupazionali atteso anche che una buona aliquota degli equipaggi italiani è costituita da personale proveniente da alcuni tradizionali centri marittimi travagliati da acuti problemi di ordine sociale.

*D) L'apporto dell'industria armatoriale alla bilancia dei pagamenti.*

Elementi particolarmente significativi sono offerti dall'esame della bilancia dei trasporti marittimi che nel 1979 si è saldata con un *deficit* negativo di 1.019 miliardi di lire contro i 717 miliardi del 1978 ed i 615,3 miliardi del 1977.

Nel 1979 gli incassi derivati dai noli per il trasporto di merci e passeggeri diretti all'estero sono ammontati a 2.091 miliardi mentre i pagamenti per il trasporto di merci e passeggeri diretti in Italia sono ammontati a 2.910 miliardi; il saldo si ha dal confronto fra le poste attive e quelle passive soprariferite, integrato dalla somma algebrica fra le spese sostenute in Italia dalle flotte estere e quelle della flotta italiana all'estero.

Nel 1979 l'apporto complessivo della marina mercantile alla bilancia dei pagamenti è stato valutato dalla Banca d'Italia in 2.201,1 miliardi di lire con un aumento, rispetto al 1978, di 713,1 miliardi. Mentre il risparmio di valuta, infatti, è stato valutato in 1.015,1 miliardi (+287,1 miliardi rispetto al 1978), il guadagno di valuta, al netto cioè delle spese sostenute all'estero, è ammontato a 1.186 miliardi di lire con un incremento in valore assoluto di 426 miliardi.

*E) Lo sviluppo qualitativo della flotta come obiettivo prioritario per il rilancio della politica marittima.*

Le cifre in precedenza ricordate si commentano da sole.

Esse testimoniano nel modo più esauriente l'importanza del ruolo della flotta mercantile per un migliore andamento della bilancia dei pagamenti e mettono altresì in risalto gli effetti negativi che conseguono da una inadeguata presenza della bandiera nazionale nell'interscambio marittimo alimentato dal sistema produttivo del nostro Paese. Non si può certo negare che la partecipazione della flotta italiana a taluni comparti di traffico è decisamente bassa e ciò che è ancor peggio è che la tendenza negativa continua a manifestarsi. Peraltro, non basta segnalare il deterioramento della situazione, occorre anche concentrare tutti gli sforzi affinché la flotta possa più efficacemente competere con quella degli altri Paesi e soprattutto — e ciò vale in particolare per il trasporto delle merci liquide e secche di massa — con la flotta battente bandiera di comodo. Ciò non significa soltanto che occorre fare il possibile per impedire che l'armamento nazionale si rifugi all'estero quanto soprattutto creare le condizioni perchè ciò non avvenga.

Si tratta, ovviamente, di problemi estremamente complessi ma che occorre affrontare con spirito pratico e senso di realismo se realmente si vogliono conseguire apprezzabili successi in questo settore.

## CONSIDERAZIONI FINALI

A) Le notazioni svolte dovrebbero essere sufficienti a chiarire le interdipendenze esistenti fra i mutamenti in atto sulla scena internazionale e le possibili azioni da sviluppare per favorire il processo di ristrutturazione del settore naval-meccanico (1).

A parte i condizionamenti che derivano dalla politica comunitaria, appare evidente che la particolare fluidità della situazione attuale non consente di formulare previsioni che non siano accompagnate da un certo grado di aleatorietà. Ne consegue che se la ripresa della domanda di nuovo naviglio dovesse tardare a manifestarsi, l'acuirsi della concorrenza internazionale e il moltiplicarsi delle misure governative di sostegno finirebbero per ampliare ulteriormente il divario fra costi e prezzi e per rendere estremamente ardua la difesa anche di obiettivi ritenuti minimi (2).

(1) Appare evidente che la ripresa del mercato dei noli non è dovuta ad una sensibile crescita della domanda di trasporto bensì al ritrovato equilibrio fra domanda ed offerta di stiva su posizioni diverse da quelle previste all'inizio della crisi.

In effetti il riassorbimento del « surplus » di stiva è stato ottenuto mediante:

- a) la contrazione delle nuove immissioni;
- b) la accelerazione dei programmi di demolizione, verificatasi principalmente nel 1978;
- c) l'utilizzo della potenzialità della flotta mondiale in condizioni diverse da quelle precedenti (velocità ridotta, carichi parziali, ecc.).

Ne consegue che:

- 1) continua ad esistere un potenziale di capacità di trasporto (e ciò vale soprattutto per il naviglio cisterniero di grandi dimensioni) che impedisce che le rate dei noli possano spingersi, anche nel breve periodo, oltre certi limiti;
- 2) la ripresa della domanda di naviglio non è generalizzata ma riflette il mutamento in corso nella struttura dei traffici;
- 3) la segmentazione della domanda rappresenta un altro fattore di instabilità in quanto rende più arduo cogliere le tendenze di fondo;
- 4) l'armamento esce da una lunga crisi che ha notevolmente inciso sulle risorse finanziarie, il che spiega ampiamente una certa prudenza verso nuovi investimenti.

(2) L'idea comunitaria dello « scrap and build », se correttamente attuata, dovrebbe facilitare non un mero « processo di ringiovanimento della flotta » (nel complesso i Paesi europei dispongono di una flotta sufficientemente moderna) quanto il suo adeguamento alla nuova realtà dei traffici mondiali.

Il programma dello « scrap and build » inoltre dovrebbe in ogni caso costituire una valvola di sicurezza nelle possibili fasi di debolezza della domanda.

Esso, quindi, dovrebbe agire da tonico in modo da imprimere all'evoluzione della domanda un andamento meno irregolare accelerando la ripresa nelle fasi di stagnazione e con ciò stesso attenuando le conseguenze più gravi della sottoutilizzazione delle capacità produttive.

D'altra parte è indubbio che nonostante gli annunci anche clamorosi di riduzione della capacità produttiva, continua a sussistere nel mondo, anche per effetto della politica di « ibernazione degli impianti », un notevole « surplus » di capacità.

Questo indirizzo è stato seguito dal Giappone il che ha ovviamente consentito all'industria di tale Paese — ai primi sintomi di ripresa — di accaparrarsi una notevole quota delle nuove commesse che, con riferimento ai dati relativi al primo trimestre del 1980, risulta largamente superiore al 50 per cento del totale mondiale.

Non può, peraltro, disconoscersi che lo sviluppo della intera economia nazionale risulta pesantemente condizionato dal problema energetico e che le soluzioni che incominciano a delinearsi per ridurre la dipendenza del Paese dai rifornimenti petroliferi siano destinate a giocare un ruolo decisivo nel futuro dell'industria marittima. Il razionale utilizzo dei criteri di priorità sia per quanto concerne l'utilizzo dello strumento del credito navale che di altre possibili misure incentivanti potrà offrire valide risposte per lo sviluppo di taluni settori per la flotta in concomitanza con le indicazioni del piano energetico.

B) La stessa fluidità della situazione internazionale (è sufficiente ricordare da ultimo le ripercussioni negative nel settore dei traffici marittimi alla rinfusa conseguenti alla decisione del Governo degli Stati Uniti di sospendere le forniture cerealicole all'Unione Sovietica) giustifica in parte, come più volte ricordato, la necessità di una revisione a breve scadenza delle indicazioni contenute nel piano e ciò anche sulla base dei risultati che saranno conseguiti in applicazione dei recenti provvedimenti legislativi (3).

C) La necessità di correggere l'andamento della bilancia dei noli marittimi e di promuovere lo sviluppo qualitativo della flotta nazionale secondo direttive, che tengano conto della necessità di favorire produttivamente l'inserimento di naviglio nazionale in nuove relazioni di traffico, fa sì che maggiori sforzi debbano essere diretti allo sviluppo della ricerca applicata al settore delle costruzioni navali nel duplice intento di specializzare la produzione verso tipi di navi dove meno agguerrita si presenta la concorrenza dei Paesi costruttori a bassi costi salariali e di offrire all'armamento un prodotto il più possibile in linea con le mutate condizioni di mercato.

D) Oltre alla produzione di naviglio specializzato l'industria cantieristica nazionale deve essere posta in grado di inserirsi in modo economicamente valido sul mercato dell'« off-shore » che sembra destinato ad offrire all'industria europea ampie possibilità di lavoro a condizione che non si scateni una guerra dei prezzi e si favorisca invece la cooperazione tecnica e scientifica.

E) Per i cantieri medi e minori buone prospettive di lavoro si aprono con la messa a punto di un piano di sviluppo e di ammodernamento della flotta di cabotaggio e per i traffici intermediterranei.

La necessità di promuovere un'azione diretta a tali obiettivi non discende soltanto dal grave stato di obsolescenza di gran parte del naviglio impiegato in tali traffici, con le gravi conseguenze che ne derivano

---

(3) Non può neppure essere ignorata la tendenza dei Paesi esportatori di materie prime ad utilizzare naviglio proprio. L'UNCTAD fra l'altro sta dibattendo il problema delle condizioni per una più ampia partecipazione dei Paesi del terzo mondo al trasporto delle merci solide e liquide alla rinfusa (cfr. 19ª Sessione del Consiglio UNCTAD di Manila).

In sede OCSE, tuttavia, è stato ribadito che non è possibile concedere, così come previsto dal « Consensus », condizioni di credito per l'esportazione di navi diverse a seconda del Paese di immatricolazione, il che, in pratica, dovrebbe circoscrivere il fenomeno a quei Paesi che oltre ad essere esportatori di materie prime dispongono delle capacità tecniche-organizzative e delle risorse finanziarie occorrenti per il potenziamento delle loro flotte.

per la sicurezza, la tutela delle condizioni di lavoro e l'inquinamento del mare, ma anche dall'indifferibile impegno a modificare la struttura stessa del sistema del trasporto nazionale, privilegiando il trasporto via mare che è indubbiamente il più economico (4).

F) È evidente che la realizzazione degli obiettivi in precedenza ricordati sarà tanto più agevole quanto più si riuscirà a ridurre il divario fra i prezzi ed i costi di produzione del naviglio che potrà essere commesso in Italia.

Da qui l'impegno, che dovrà essere portato avanti in tutte le sedi, ad aggredire tutte quelle maggiorazioni di costo che contribuiscono a portare i livelli al di sopra della media europea.

In questo contesto vanno indubbiamente segnalati in primo luogo l'incidenza degli oneri finanziari ed anche i ritardi con i quali vengono concessi i contributi statali. Su questo ultimo punto, tuttavia, occorre fare chiarezza; tali ritardi in effetti non possono essere imputati alla Amministrazione la quale pur con il ristretto organico di cui dispone è ugualmente riuscita ad utilizzare, nel rispetto dei tempi previsti, le risorse di bilancio, quanto piuttosto allo scaglionamento in più esercizi finanziari delle risorse, il che ha finora impedito ad esempio la concessione di cospicui anticipi. In effetti, sulla direzione indicata dal recente provvedimento di legge sugli aiuti alle costruzioni navali, dovrebbe essere

---

(4) Un migliore coordinamento fra i vari modi di trasporto implica l'abbattimento delle strozzature e delle rendite parassitarie che oggi rendono il trasporto via mare (anche laddove teoricamente dovrebbe risultare più economico) non competitivo e non utilizzabile.

Tale visione ovviamente comporta anche la necessità di vedere unitariamente il fenomeno del trasporto con riflesso a tutte le componenti di costo.

Per i traffici di cabotaggio in senso stretto le possibilità di intervento pubblico sono certamente molto più ampie di quelle attuabili nel trasporto internazionale; in questo senso occorre sviluppare una problematica che si ricollega ai temi affrontati nella I Conferenza Nazionale dei Trasporti.

Il tema centrale resta quello del migliore utilizzo delle risorse disponibili in modo da ovviare alle disfunzioni di un « sistema » che, anche in conseguenza della crisi energetica, risulta sempre più costoso e irrazionale. In tale ottica appare necessario assicurare tutte le condizioni per un rilancio del trasporto marittimo che dovrebbe essere messo in condizione di accrescere la propria partecipazione anche ai traffici nazionali di collettame e di merci ricche.

Per il c.d. cabotaggio mediterraneo, occorre distinguere:

a) per le merci c.d. povere, i meccanismi del mercato rendono difficoltoso il rimpiazzo del naviglio anche vetusto e ciò per la acuta concorrenza delle navi estere (o battenti bandiera di comodo), i cui noli, in relazione alla diversa composizione dei costi di esercizio e alla diversa incidenza della pressione fiscale, risultano non remunerativi per le nuove iniziative. C'è tuttavia da chiedersi se non occorra intensificare gli sforzi per l'individuazione di quegli strumenti che consentano di ricorrere sempre meno all'utilizzo di navi estere che effettuano operazioni d'imbarco e sbarco di merci nei porti nazionali e ciò:

1) mediante una più severa normativa, da concordare presso i competenti organismi internazionali, diretta a garantire più elevati standards di sicurezza e delle condizioni di lavoro a bordo;

2) una sempre più efficace prevenzione dell'inquinamento marino;

b) migliori prospettive invece sembrano dischiudersi per il trasporto delle merci ricche dove le navi ad elevata tecnologia, per le prestazioni che sono in grado di offrire, dovrebbero poter soppiantare le unità di tipo tradizionale le quali, pur avendo ammortizzato in tutto o in parte i costi di costruzione, non sono in grado, anche in relazione alle difficoltà avvertite da molti scali mediterranei (che ovviamente si traducono in notevoli oneri aggiuntivi per le lunghe soste nei porti) di competere con le navi di tipo ro-ro o similari, concepite per evitare la rottura dei traffici.

possibile nella futura legge organica inserire un'apposita norma per la concessione di anticipi fino al 75 per cento del contributo previsto.

G) Risultati importanti sono inoltre attesi dall'accelerazione di un processo di riorganizzazione delle strutture produttive, anche con ottica regionale, in modo da conciliare nel contempo l'esigenza di specializzazione con quella della flessibilità di utilizzo degli impianti e dell'impiego della manodopera (5).

È evidente che si tratta di un compito estremamente arduo che presuppone da un canto l'accettazione da parte delle Organizzazioni Sindacali dei lavoratori del principio della mobilità del personale e, se necessario, il ricorso, sia pure finalizzato, alla Cassa Integrazione Guadagni.

*E, oltretutto, evidente che si è di fronte ad indirizzi di larga massima che per divenire realmente operativi hanno bisogno del concorso di tutti secondo una visione generale che tenda ad esaltare le vocazioni di ciascuna area geografica potenziando gli anelli deboli di strutture produttive. I rischi insiti in tale visione sono indubbiamente legati al sorgere di contrasti dettati dal prevalere di interessi locali che inevitabilmente finirebbero per compromettere un metodo di lavoro che se correttamente attuato è destinato a dare dei buoni risultati.*

Per attuare tale politica un primo strumento è indubbiamente quello di una razionale ripartizione del carico di lavoro; non si tratta, in effetti, di imporre dall'alto scelte che indubbiamente spettano agli operatori del settore bensì di creare le condizioni affinché le scelte s'indirizzino, ancor più di quanto non sia avvenuto in passato, su quelle aziende in grado di offrire, per gli sforzi compiuti, le migliori condizioni possibili.

L'altro strumento, già individuato, è legato ai compiti che si intendono attribuire alla Commissione per la verifica annuale dello stato di attuazione del Piano, che potrebbe divenire un organo consultivo dell'Amministrazione Marittima per il periodo di validità dello stesso Piano.

In questo contesto, tuttavia, non può essere sottaciuto che per assicurare un migliore coordinamento dei diversi centri decisionali occorre un effettivo rilancio del ruolo dell'amministrazione marittima ed il potenziamento di taluni servizi indispensabili, fra l'altro, per poter svolgere proficuamente i nuovi compiti che conseguono da siffatta impostazione. Se non si vuole correre il rischio che i propositi indicati riman-

---

(5) A tal riguardo è opportuno precisare:

la riorganizzazione dell'offerta su basi territoriali va intesa nel senso di assecondare un processo che dovrebbe sfociare in un sistema articolato che tenda a valorizzare le vocazioni delle singole aree consentendo, ovviamente laddove economicamente valide, la realizzazione di quelle iniziative che possono tradursi in una riduzione dei costi.

Ciò presuppone la messa a punto di più corretti rapporti tra programmazione nazionale e locale e il definitivo superamento di possibili spinte campanilistiche.

L'esigenza di potenziare l'« Hinterland » industriale, valida ovviamente per i cantieri del Mezzogiorno, non significa che si intende disconoscere l'importanza delle economie di scala ma al contrario far sì che esse siano realmente usufruite da tutti i cantieri.

È evidente, quindi, che in tale visione non si rinnega la logica unitaria ma la si intende semmai rafforzare con l'apporto che può derivare da una serie di provvedimenti, anche di modesto rilievo, che possono prendere corpo tuttavia da una più diretta conoscenza delle problematiche regionali.

gano confinati alle dichiarazioni di buona volontà è quindi indispensabile dotare l'amministrazione marittima di taluni strumenti operativi, atti a consentire oltre ad una più sollecita erogazione dei contributi, una continua e concreta opera di studio e di analisi dei numerosi problemi e di individuazione delle possibili soluzioni, con evidenti vantaggi anche per gli indirizzi gestionali.

*H)* Indubbiamente il piano, nella sua schematicità, non offre e non può offrire che soltanto alcune linee di azione; esso va apprezzato soprattutto per l'analisi accurata ed approfondita che sta alla base delle indicazioni riportate e ancor più per il metodo di lavoro individuato.

L'impegno programmatico, in effetti, non si esaurisce delineando soltanto le strategie, ma va verificato giorno per giorno sulla base delle concrete realizzazioni conseguite; senza una tale verifica si fa soltanto mera accademia e si colpisce a morte l'idea stessa dell'intervento programmato.

## PIANO DI RISTRUTTURAZIONE DELL'INDUSTRIA NAVALMECCANICA

### PREMESSE

L'impegno del Governo a predisporre un piano riguardante la ristrutturazione dell'industria navalmeccanica è stato legislativamente previsto dall'ultimo comma dell'articolo 1 della legge 25 maggio 1978, n. 231. Alla base di tale decisione non vi è soltanto la piena consapevolezza del carattere eccezionale della crisi che si è abbattuta sull'industria marittima mondiale ed in particolare su quella cantieristica, ma anche il pieno convincimento di superare la logica degli interventi temporanei e parziali per avviare — in presenza di strumenti atti ad assicurare la continuità lavorativa — un processo di razionalizzazione delle strutture produttive che possa condurre gradatamente ad una profonda modifica dell'attuale composizione dei costi di produzione.

Lo scioglimento anticipato della settima legislatura e soprattutto la gravità e complessità dei nodi da sciogliere hanno notevolmente allungato i tempi inizialmente previsti per la formulazione del Piano di settore.

Sicchè, se non è stato possibile rispettare una delle condizioni cui la Commissione della CEE aveva subordinato il giudizio di compatibilità della citata legge n. 231 con le norme contenute nella quarta direttiva sugli aiuti alle costruzioni navali (direttiva 78/388 del 4 aprile 1978), i numerosi approfondimenti che si sono avuti in materia a seguito soprattutto del contributo di idee e suggerimenti contenuti nella risoluzione n. 6-00003 del 3 ottobre 1979 della Camera dei Deputati hanno portato all'approntamento di un nuovo testo che, sia pure in forme schematiche, propone le linee di azione che debbono ispirare le future decisioni governative.

Il nuovo testo è preceduto da una relazione introduttiva che ha carattere essenzialmente tecnico ma che sotto molti aspetti integra e completa le indicazioni del Piano contribuendo a chiarire il valore e la portata di talune proposizioni.

I profondi mutamenti in atto nella struttura e nel « trend » di sviluppo dei traffici marittimi internazionali esigono un ulteriore affinamento della strategia della politica marittima che comporti, insieme alla tutela dei livelli occupazionali, lo sviluppo quantitativo e qualitativo della flotta nazionale in linea con le esigenze dell'interscambio marittimo del Paese.

Peraltro, la maggiore consapevolezza del ruolo e dell'importanza dell'economia marittima per l'intero sistema produttivo nazionale non può comportare a lungo il disconoscimento di talune regole fonamen-

tali che rendono possibile, al di là degli effetti momentanei, un sano sviluppo del settore nel pieno rispetto degli impegni assunti in sede internazionale.

Al fondo delle scelte che il Piano suggerisce vi è la chiara consapevolezza della funzione che l'industria cantieristica nazionale e in generale l'industria marittima svolge per la salvaguardia degli interessi del Paese. In effetti l'esigenza di disporre di una flotta mercantile nazionale capace di assicurare un sufficiente livello di autonomia strategica appare un obiettivo irrinunciabile specie per l'Italia che per via marittima riceve il 90 per cento delle importazioni ed avvia il 65 per cento delle esportazioni.

Il crescente *deficit* della bilancia dei noli, che alla fine del 1979 risultava superiore a 1.000 miliardi di lire, sta a dimostrare la gravità dello squilibrio esistente tra la potenzialità della flotta nazionale e i volumi di traffico marittimo che originano dall'economia nazionale. Tra questi ultimi un peso sempre più rilevante assumeranno i traffici carboniferi, nel quadro degli obiettivi di diversificazione delle fonti energetiche, e quelli di cabotaggio nel processo di trasformazione del sistema nazionale dei trasporti.

Da qui l'obiettivo di assicurare le condizioni per l'esistenza dell'industria cantieristica nazionale su dimensioni il più possibile in linea con le esigenze di salvaguardia dei livelli occupazionali, di sicurezza nazionale e di rilancio della politica marittima. Il punto focale appare, quindi, quello di determinare i limiti di potenzialità produttiva al di sotto dei quali non è possibile scendere senza creare le premesse di un processo irreversibile che alla lunga si ripercuoterebbe negativamente sull'insieme delle attività marittime e sulla sicurezza del Paese.

Resta il fatto che l'incidenza della produzione cantieristica nazionale sul totale mondiale si è notevolmente ridotta negli ultimi anni scendendo dal 2,8 per cento del 1977 ad appena l'1,6 per cento del 1979.

Sembra che anche gli organi comunitari stiano prendendo coscienza della necessità di avviare una politica industriale che porti a provvedimenti concreti a salvaguardia di una struttura produttiva, la cui esistenza è garanzia di autonomia per il ruolo che è chiamata a svolgere l'Europa.

È di tutta evidenza, infatti, che un ulteriore indebolimento della posizione dell'industria cantieristica europea, la cui produzione è scesa ad appena il 20 per cento del totale mondiale, finirà per determinare la scomparsa dal mercato delle imprese che operano principalmente nella costruzione di unità per le quali più aggressiva risulta la concorrenza del Giappone e dei nuovi Paesi costruttori.

A nessuno può sfuggire la gravità degli effetti che scaturirebbero da siffatta ipotesi che è in grado di innestare una serie di azioni e reazioni i cui contraccolpi sarebbero avvertiti dall'intera economia europea.

#### FUNZIONI E LIMITI DEL PIANO DI SETTORE.

Il testo del precedente Piano di settore, contenuto nel documento XXX, n. 5 del Senato della Repubblica e della Camera dei Deputati, fotografava con estrema crudezza una situazione che non lasciava traspa-

rire, almeno per il medio periodo, nessuna possibilità di ripresa della domanda, tenuto conto della gravissima depressione del mercato dei noli e dell'eccesso di stiva esistente sul mercato internazionale.

Oggi, anche se il quadro di fondo risulta lievemente migliorato, immutate appaiono le condizioni di lavoro dell'industria cantieristica nazionale alle prese con gravissimi problemi di ordine finanziario, aggravati dalla progressiva riduzione del *carnet* di commesse.

E se è vero che un Piano di ristrutturazione di un settore, che da una parte costituisce lo sbocco finale dell'attività produttiva di una serie di industrie a monte e dall'altra un supporto fondamentale per lo sviluppo dell'intera economia marittima, è fatto di idee e di scelte coerenti e coraggiose, va anche detto che il compito di tradurle in fatti operativi spetta a tutte le forze politiche, imprenditoriali e sociali, chiamate ad attuarle.

#### PREVISIONE DI SVILUPPO DELLA DOMANDA NAZIONALE DI NUOVO NAVIGLIO.

Le analisi condotte sulla domanda di nuovo naviglio attivabile con una decisa politica di intervento a favore dell'armamento nazionale portano ad individuare un fabbisogno annuo di stiva corrispondente a 200-250 mila tonnellate di stazza lorda compensata. Per la realizzazione di tale obiettivo occorrerà procedere:

a) al rimpiazzo del naviglio obsoleto (problema di particolare impegno nel settore delle navi di cabotaggio) creando una domanda aggiuntiva mediante un'idonea politica di incentivazione della demolizione. Il migliorato rapporto tra naviglio vetusto e nuove costruzioni avrebbe un effetto positivo anche nel settore del trasporto marittimo, con un apprezzabile aumento del grado di competitività della flotta;

b) all'immissione di nuovo naviglio;

c) all'individuazione dei tipi di nave prioritari ai fini dell'economia nazionale in relazione alle sopravvenienti esigenze (navi carboniere, navi altamente specializzate e naviglio di cabotaggio, ecc.), da realizzarsi in un quadro più ampio di quello previsto all'articolo 4 della legge 2 febbraio 1974, n. 26.

#### PREVISIONE DI UTILIZZO DELLA CAPACITÀ PRODUTTIVA CANTIERISTICA.

L'attuale quota di inutilizzazione della capacità impiantistica destinata alla produzione mercantile può essere valutata intorno al 35-40 per cento.

Per effetto dei risultati che si prevede di conseguire con l'introduzione delle misure indicate nella sezione « strumenti » del presente Piano (con particolare riferimento a quelle relative alla ricapitalizzazione delle imprese a partecipazione statale e alla attivazione del meccanismo del credito navale) la suddetta quota dovrebbe ridursi gradualmente sino a raggiungere valori più soddisfacenti verso il 1983 ed un sostanziale equilibrio intorno al 1985.

**OBIETTIVI.**

Mantenimento di una capacità impiantistica di 325 mila tonnellate di stazza lorda compensata nei cantieri maggiori e di 55 mila tonnellate di stazza lorda compensata nei cantieri medio-minori.

Stabilizzazione sui livelli attuali della forza di lavoro che potrà essere temporaneamente ridotta in relazione ad una sospensione del *turn-over* in cantieri del Centro-Nord, sentite le forze sociali. Nel periodo intermedio gli eventuali provvedimenti di immissione di personale in Cassa integrazione guadagni dovranno essere attuati con una visione produttiva che tenda ad una migliore qualificazione del personale inoperoso.

In ogni caso dovrà essere tenuta presente l'esigenza di assicurare una razionale composizione degli organici mediante l'immissione di giovani e di specialisti necessari per mantenere in condizioni di recupero l'impiantistica dei grandi cantieri. Resta comunque prioritario lo sforzo per il mantenimento dell'occupazione nei cantieri del Mezzogiorno.

Progressiva riduzione del divario dei costi di produzione dell'industria cantieristica nazionale rispetto a quelli sopportati dalle principali industrie europee. Particolare attenzione dovrà essere rivolta alla eliminazione dei gravami impropri (oneri passivi per sottocapitalizzazione, per ritardi nei pagamenti dei contributi statali, per inadeguata utilizzazione del personale, ecc.).

Riorganizzazione delle imprese a partecipazione statale e inserimento nell'ambito delle stesse del cantiere Alto Adriatico di Muggia al fine di una migliore utilizzazione delle risorse disponibili.

Assetto produttivo più razionale ed equilibrato, con particolare riferimento alla tematica posta dalle aree del Mezzogiorno, in modo da conciliare l'esigenza di specializzazione con quella della flessibilità di utilizzo della potenzialità del settore.

Ristrutturazione del settore delle riparazioni navali per renderlo più idoneo a far fronte, con i necessari incentivi, alla concorrenza nel bacino del Mediterraneo. Al riguardo, attesa la peculiare natura dell'attività di riparazione navale, occorrerà assicurare anche le condizioni per garantire la necessaria flessibilità operativa, specialmente nei cantieri di maggiore dimensione.

Impegno del Governo a promuovere lo sviluppo della ricerca applicata con particolare riferimento alle nuove tecniche produttive e al settore dello *off-shore*.

**MISURE DI RIORGANIZZAZIONE.**

Divieto di creazione di nuovi cantieri per costruzioni di navi mercantili, attraverso lo strumento del diniego della concessione demaniale.

Assoggettamento ad autorizzazione delle iniziative di ristrutturazione dei cantieri per impedire sviluppi della capacità produttiva.

Stabile destinazione alla produzione militare di quei cantieri (Mugliano, Riva Trigoso e parte di Monfalcone) che già vi si dedicano nel quadro della programmazione della Marina Militare, con la possibilità di interessare altri centri produttivi o parti di essi in relazione all'andamento delle commesse militari nazionali ed estere.

Creazione di condizioni idonee per un afflusso più equilibrato delle commesse che tenga conto dell'impegno a promuovere una più adeguata partecipazione alla produzione delle imprese localizzate nel Mezzogiorno (un primo atto di tale impegno può essere rappresentato dalla predisposizione di specifici coefficienti di contribuzione).

Eventuali operazioni di riconversione industriale saranno attuate nel quadro della normativa vigente.

## STRUMENTI

Per il perseguimento degli obiettivi sopra enunciati occorrerà disporre di una serie di strumenti che possono essere in sintesi raggruppati nel modo seguente:

### A. — MISURE A SOSTEGNO DELLA DOMANDA DI NUOVO NAVIGLIO.

1) Provvedimenti diretti a rendere più agevole e tempestiva la erogazione degli incentivi finanziari per le nuove iniziative armatoriali e riattivare il credito navale;

2) Revisione della normativa sui premi di demolizione del naviglio vetusto, rivelatasi di scarsa efficacia negli ultimi anni, anche con riferimento alle iniziative comunitarie in materia di demolizione-costruzione;

3) Misure dirette a promuovere lo sviluppo della flotta ed in particolare di quella di cabotaggio ed a ridurre taluni costi di gestione (spese portuali, tabelle di armamento, oneri sociali);

4) Applicazione di rigidi criteri, in ordine agli acquisti all'estero sul mercato dell'usato di navi, destinate all'esercizio, che per la loro età o per altre caratteristiche tecniche possono risultare pregiudizievoli agli sforzi in atto per il raggiungimento dell'obiettivo di promuovere il ringiovanimento e la ristrutturazione della flotta nazionale in relazione alle nuove esigenze poste dalla mutata composizione dei traffici marittimi.

### B. — MISURE A SOSTEGNO DELL'INDUSTRIA CANTIERISTICA.

Adozione di una gamma di misure di sostegno in linea con i criteri ispiratori della normativa comunitaria (ivi compreso quello della degres-

sività degli aiuti compatibilmente con la peculiare situazione dell'industria cantieristica italiana) tale da configurare un sistema organico di interventi articolato su piani diversi quali:

- 1) Aiuti diretti alla produzione;
- 2) Aiuti finalizzati al reinserimento nel mercato delle imprese che si trovano in contingenti ma superabili difficoltà (aiuti di emergenza);
- 3) Misure specifiche per ridurre l'incidenza degli oneri finanziari e dell'aumento dei costi;
- 4) Adozione di provvedimenti volti ad incentivare le esportazioni di navi verso i Paesi in via di sviluppo;
- 5) Impegno del Governo a ricercare le possibili soluzioni per rendere più flessibile l'applicazione delle norme sul collocamento obbligatorio degli invalidi e ad affidare alle Amministrazioni locali il compito di gestire i corsi di qualificazione e di riqualificazione del personale, nel quadro di una professionalità allargata.

C. — MISURE DIRETTE A RIDURRE L'INCIDENZA DEGLI ONERI PASSIVI.

- 1) Ricapitalizzazione delle imprese a partecipazione statale.
- 2) Accelerazione dalla concessione dei contributi diretti con la concessione di anticipi fino al 75 per cento del loro ammontare.

D. — MISURE DIRETTE ALLA RIORGANIZZAZIONE PRODUTTIVA.

Interventi atti a favorire la riorganizzazione dell'industria mediante:

- 1) Aiuti agli investimenti diretti alla razionalizzazione dei processi produttivi purchè non comportino un aumento della capacità produttiva globale.
  - 2) Incentivazione per la ricerca di produzioni alternative a quella navale, nel quadro della normativa vigente.
- Interventi atti a favorire la ricerca applicata e l'attività di quelle strutture aziendali che più contribuiscono allo sviluppo tecnico e tecnologico della produzione navale.

MEZZI FINANZIARI

Gli strumenti sopra elencati riflettono una linea politica che per divenire concretamente operativa ha bisogno di sufficienti mezzi finanziari.

Tale fabbisogno, strettamente correlato al raggiungimento degli obiettivi previsti, è valutato dal Ministero della marina mercantile, con riferimento ai provvedimenti riguardanti le materie di specifica competenza, in 1.200 miliardi per il triennio coperto dal programma.

Le misure dirette ad attuare la riconversione industriale saranno attuate nel quadro della normativa vigente.

#### VERIFICA DEI RISULTATI CONSEGUITI

Alla fine di ciascun anno occorrerà procedere ad una verifica dei risultati conseguiti in termini di incentivazione della domanda e dell'allineamento dei costi di produzione a quelli delle principali industrie cantieristiche europee, nella prospettiva di una stabilizzazione su una capacità produttiva adeguata alle effettive condizioni del mercato ed alle sue evoluzioni.

Tali risultati saranno portati all'esame di una commissione composta dai rappresentanti delle Amministrazioni interessate; la quale, sentite le parti sociali, esprimerà direttamente al Ministro della marina mercantile il proprio avviso sullo stato di attuazione del Piano e formulerà eventuali osservazioni e proposte.

In ogni caso non si potrà far luogo ad una riduzione degli organici senza aver proceduto alla creazione di posti di lavoro sostitutivi.

PAGINA BIANCA

## APPENDICE

Estratto del documento XXX, n. 5 della VII Legislatura del Senato  
e della Camera.

*(Indicazioni formulate dalla Commissione di studio  
per la ristrutturazione dell'industria cantieristica nazionale).*

PAGINA BIANCA

Prima di esporre le nuove linee del piano si riportano, per comodità di lettura, le valutazioni di ordine generale cui è pervenuta la Commissione di studio presieduta dal Sottosegretario *pro-tempore* della marina mercantile, senatore Rosa, composta dai rappresentanti delle Amministrazioni interessate, dei cantieri navali, degli armatori e delle organizzazioni sindacali dei lavoratori marittimi e metalmeccanici:

A) La capacità produttiva mondiale valutata all'inizio del 1977 in 40 milioni annui di tonnellate di stazza lorda, equivalente a 20-22 milioni annui di tonnellate di stazza lorda compensata (calcolata, cioè, non in relazione alla misura della stazza ma al lavoro occorrente per la costruzione di navi di tipo e dimensioni diverse) è largamente eccedentaria rispetto alla domanda di nuove costruzioni che non dovrebbe superare a breve termine 8-10 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata.

B) L'eccedenza della capacità costruttiva risulta più limitata, ma in ogni caso certa, anche a medio termine in quanto non esistono le condizioni perchè il boom delle commesse dell'inizio degli anni '70 possa ripetersi.

C) Il riferimento alla situazione mondiale rappresenta un punto fermo ai fini degli sforzi che ciascun Paese è chiamato a compiere per concorrere al riequilibrio tra domanda e offerta, con il correttivo, peraltro, che i maggiori sacrifici debbano essere compiuti da quei Paesi le cui industrie più delle altre hanno contribuito a determinare — grazie anche a massicci interventi governativi — l'attuale situazione di crisi.

D) Per quanto riguarda l'Italia, l'azione di riassetto delle strutture impiantistiche ha mirato a razionalizzare e ottimizzare la produzione; successivamente sono state attuate o sono in corso di realizzazione molteplici misure a livello industriale volte a ridurre la potenzialità complessiva nel settore della produzione mercantile, che è già di un buon 20 per cento al di sotto dei livelli degli anni 1972-74. Attualmente la capacità di produzione (compresa quella impegnata in costruzioni militari) può essere valutata in 500 mila tonnellate di stazza lorda compensata di cui 440 mila relative ai cantieri medio-grandi (100 mila t.s.l.c. di naviglio militare) e 60 mila ai cantieri minori.

E) In assenza di una politica di piano in grado di incentivare adeguatamente la domanda nazionale e di indirizzarla su scelte coerenti con un rilancio della politica marittima, l'attuale capacità di produzione — vista anche l'estrema difficoltà ad acquisire ordini all'estero — sarebbe destinata a restare largamente inutilizzata; ma già le prospettive del fabbisogno nazionale di nuova stiva, calcolata sulla base del ricambio naturale e dello sviluppo di una flotta alla quale si intenda conservare soltanto la posizione che attualmente occupa sul piano mondiale, potrebbero assicurare una domanda equivalente, in termini di stazza compensata, a 250 mila tonnellate in media annua fino al 1985 (con valori più bassi nei primi anni e in seguito più elevati fino a 400 mila tonnellate).

Lo sviluppo programmato dell'attività marittima si pone in effetti come obiettivo prioritario per un Paese, come l'Italia, tipicamente trasformatore e largamente dipendente dai trasporti via mare tanto nell'importazione di materie prime che nella esportazione di manufatti. Una flotta moderna ed efficiente risponde inoltre, all'interesse dell'occupazione e serve a contenere il disavanzo della bilancia valutaria di trasporti marittimi, che nel 1978 ha raggiunto, secondo dati non ancora ufficiali, i 717,0 miliardi di lire, con un costante peggioramento che solo in parte può essere imputato alla svalutazione della nostra moneta; una più elevata partecipazione della bandiera italiana ai traffici che interessano il nostro Paese non soltanto assicura un maggiore equilibrio fra poste attive e passive, ma presuppone anche più ordinativi per i cantieri navali, sia in fase costruttiva che in fase di manutenzione e riparazione.

Particolare interesse riveste anche l'esigenza di una adeguata ricerca scientifica e tecnologica, sia per quello che riguarda la costruzione navale (con l'indicazione di tipi di navi ottimali) sia la motoristica.

F) Tenuto potenzialmente conto che la capacità impegnata in produzioni militari potrebbe attestarsi su valori inferiori agli attuali e che la domanda di naviglio mercantile potrà essere soddisfatta in una certa misura con acquisti all'estero dell'usato, ne discende che l'esubero della capacità, in una ipotesi pessimistica potrebbe porsi, a seconda delle valutazioni, tra le 50 mila e le 100 mila t.s.l.c.