

(N. 1480)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del Senatore ROVEDA

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 5 GENNAIO 1951

Ricostruzione della marina mercantile.

ONOREVOLI SENATORI. — È noto, perchè è stato ripetuto in diverse occasioni, che il settore della Marina mercantile è quello che più di ogni altro ha sofferto per le distruzioni belliche, che hanno ridotto la flotta nella misura del 90 per cento circa. Infatti mentre nel 1940 la nostra Marina mercantile occupava il sesto posto fra tutte le marine mondiali con un tonnellaggio di 3.310.548 così ripartita:

	per t. s. l.
navi passeggeri e miste n. 163	1.083.420
navi da carico n. 518	1.780.670
navi cisterne n. 91	446.494

alla fine del conflitto, nel 1945, rimaneva una flotta per un totale di circa tonnellate 350.000, costituita, naturalmente, da vecchie navi duramente provate e logorate da servizi compiuti in guerra e per la maggior parte bisognose di costose riparazioni.

Situazione quindi, si può dire, tragica per la Marina mercantile italiana e di conseguenza per l'economia del Paese: il fenomeno più grave e preoccupante è stato che, mentre da una parte le esigenze commerciali, industriali, emigratorie, turistiche, ecc. della Nazione

chiedevano affannosamente navi, d'altra parte il Governo non comprese, evidentemente, la necessità di risolvere con urgenza tale problema e si disinteressò quasi completamente del settore marittimo. Ciò ebbe naturalmente una conseguenza immediata ed inevitabile.

La libera iniziativa o, per dire meglio, la privata speculazione, disponendo di capitali e di spirito di avventura e ben comprendendo che il momento era propizio e che non sarebbe durato eternamente, si affrettò a sfruttare la situazione procurandosi del naviglio in ogni modo. Naturalmente non pose mano ad una vera e propria ricostruzione della flotta mercantile commettendo costruzioni nuove ed efficienti ma si limitò ad effettuare alcuni recuperi e specialmente acquisti all'estero; il che permise all'armamento privato di racimolare una flotta di occasione atta soltanto a lucrare il momento favorevole.

Ciò purtroppo continuò a dare agli uomini di governo l'illusione che nel settore della Marina mercantile si stesse effettivamente lavorando per la ricostruzione e che le necessità dell'economia nazionale in questo campo potessero venire soddisfatte lasciando l'iniziativa

tiva alla speculazione privata, servì inoltre a convincere gli ambienti responsabili che in considerazione di quanto sopra, si rendeva opportuno lo scioglimento totale e definitivo delle organizzazioni marittime di interesse nazionale (le società di navigazione della Finmare); scioglimento che non venne effettuato direttamente ma che si pensò di raggiungere facendo morire tali società per lenta denutrizione.

Sempre con questo spirito e in questo intento, il Governo, giustificando sè stesso con una necessità immediata di naviglio e prestando troppo benevolo orecchio ai non disinteressati consigli di capitalisti privati ed irresponsabili, finanzia ed agevolò con provvedimenti di varia natura l'acquisto dagli Stati Uniti di 123 unità per maggioranza « Liberty », per un totale di 1.354.000 T.D.W. come risulta dalla seguente tabella:

NAVI DI COSTRUZIONE BELLICA VENDUTE DAGLI STATI UNITI A CITTADINI E GOVERNI STRANIERI.

NAZIONI	N. 3 S - A	N. 3 S - A 2	CL - M - AV1	CL - ME - AC6	CL - A - AY1 (trasp.)	CL - A (M)	CL - B (M)	CL - B (S)	C2 - S - RL	EC2 - S - CL (Lib.)	Canadian « Liberty »	V. E2 - S - AP2 (Vict. 15 K)	VC2 - S - AP3 (Vict. 17 K)	TL - M - BT1	TL - M - BT2	T2 - SE - AL	Numero Totale	Migliaia DW Tons.
Argentina	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	—	9	8	1	2	—	24	219
Belgio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4	6	—	—	1	15	165
Brasile	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	63
Canada	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	8	131
Cile	—	—	2	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	6	—	46
Cina	2	6	8	—	—	—	—	—	—	10	—	3	—	—	—	—	33	214
Columbia	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	43
Cuba	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	23
Danimarca	—	—	—	—	—	—	7	—	—	9	—	3	—	—	—	—	19	177
Egitto	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4
Filippine	—	—	4	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	6	41
Finlandia	—	1	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	3	23
Francia	—	—	4	—	—	—	—	—	—	76	—	—	—	—	—	18	98	1.124
Grecia	—	—	2	—	—	—	—	—	—	98	—	—	—	—	—	7	107	1.160
Honduras	—	—	3	—	—	—	—	—	—	25	—	—	—	—	—	—	28	283
India	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	4	—	6	—	—	15	157
Inghilterra	—	30	4	—	—	—	1	—	—	117	—	1	12	2	—	51	218	2.377
Iran	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	10
Islanda	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	6
Italia	—	8	—	—	—	—	—	—	—	90	—	5	—	—	—	20	123	1.354
Nicaragua	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	5
Norvegia	—	—	13	—	—	—	26	1	—	45	—	—	—	—	—	17	102	1.022
Nuova Zelanda	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	16
Pakistan	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	10
Olanda	—	3	6	—	—	—	2	—	1	28	—	—	21	11	7	5	84	807
Panama	—	—	6	—	—	—	—	1	3	58	—	—	7	—	1	71	147	1.931
Perù	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	8	49
Polonia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	10
Portogallo	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	8
Sudafrica	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	3	—	—	2	9	107
Svezia	—	—	4	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	6	41
Turchia	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	1	10	64
Uruguay	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2	6	65
Venezuela	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	3

È stato molto detto a proposito delle navi « Liberty »; sono state di volta in volta maledette, benedette, invocate e deprecate; la verità è che si tratta della più sfacciata patacca che si potesse applicare alla economia nazionale italiana e, per quanto riguarda gli Stati Uniti, di un lucroso affare.

Le navi di tipo « Liberty » sono state costruite, prima di tutto da un Paese notoriamente incompetente nel settore marittimo in generale e nell'industria delle costruzioni navali in particolare; (sembrerà una eresia ma anche in America si fabbricano qualche volta prodotti molto scadenti).

In secondo luogo queste navi furono progettate e realizzate per fare fronte a necessità di guerra, destinate ad essere affondate dopo un viaggio (o due, nella migliore delle ipotesi), tanto che dagli Americani stessi furono chiamate « one trip ship »; navi quindi piene di ogni sorta di difetti e di inconvenienti tali da rendere sconsigliabile nel modo più assoluto la gestione, ad ogni effetto: difetti di costruzione che ne rendono persino malsicura la navigazione, scarsa velocità che toglie alle « Liberty » ogni possibilità di gestire economicamente linee di traffico e di importanza, come sono quelle tradizionali per gli interessi della economia italiana; apparati motori di alto consumo, spiegabili e giustificabili in tempo di guerra quando l'economicità deve far luogo ad altre considerazioni, ma assolutamente imperdonabili quando l'esercizio della navigazione deve rispondere anche a requisiti di rendimento economico.

È chiaro che durante il primo periodo del dopo guerra, quando in conseguenza della carenza di naviglio le richieste di tonnellaggio per trasporti di ogni genere e merce era enorme, chiaro che anche le « Liberty » sono state in grado di rendere considerevoli servizi, hanno trasportato infatti in Italia, il carbone, il grano di cui si aveva un bisogno talmente urgente da passare sopra ad ogni altra considerazione, ciò non è stato dimenticato, però è lecito meravigliarsi del fatto che non si è voluto comprendere, da parte del Governo specialmente, che i servizi che tali navi rendevano erano contingenti, erano si può dire una continuazione del loro impiego di guerra e che in brevissimo tempo non sarebbero più stati tali da giustificare l'impiego delle « Liberty ».

E parlare oggi di migliorarne la classe con trasformazioni nell'apparato motore o rinforzi sullo scafo è quanto mai assurdo.

Infatti da uno stralcio dei rapporti di macchina di alcune navi « Liberty » a vapore, si rileva che con un carico omogeneo di circa 10/500 tonnellate di portata lorda si è ottenuta una velocità media di miglia 11 per ora con un consumo di combustibile di circa 26.500 tonnellate per 24 ore.

Dopo aver effettuati viaggi di circa 140 giorni di durata, le spese di riparazione e visite di tutto il complesso motore sono state di circa lire 1.100.000 pari a lire 8.000 giornaliere.

Supponendo di bunkerare (effettuare il rifornimento) in porto straniero ove il costo del combustibile per caldaia sia di 5 sterline e 10 shellini per tonnellata, il costo giornaliero del combustibile risulta quindi di lire 253.000; il costo dell'olio lubrificante di lire 5.000, le spese di riparazione giornaliera lire 8.000 che formano un totale di lire 266.000.

Dal resoconto delle prove di una nave « Liberty » con apparato Diesel in sostituzione di quello a vapore, si rileva che: la nave a mezzo carico, durante le prove ufficiali in mare, ha sviluppato una velocità media oraria di miglia 13,4.

Si presume, da calcoli fatti, che a pieno carico la nave possa sviluppare una velocità media oraria di miglia 12,4.

Consumo combustibile: 15 tonnellate per 24 ore. Spesa relativa, lire 200.000. Consumo olio (Kg. 140 al giorno), lire 21.000. Spese di riparazione giornaliera lire 20.000. Totale lire 242.000.

Come si vede la differenza di costo giornaliera fra una « Liberty » a vapore e quella a motore è di sole 24.000 lire.

Si può ritenere, inoltre, che per la trasformazione della nave « Liberty » si incontra una spesa di lire 460.000.000, così ripartita:

Costo motori principali, elettrogeni ed ausiliari	L. 230.000.000
Modifica quadrati macchine, spostandone cabine, servizi e cucina	160.000.000
Per l'occorrente necessario al montaggio del nuovo motore.	70.000.000
Totale	L. 460.000.000

Ed ecco quindi legittima la domanda: vale la pena, per una nave tipo « Liberty » spendere una tale cifra per un effimero miglioramento di pochi decimi di miglia quando si notano nelle nuove costruzioni di armatori di linea navi da carico con velocità superiore alle 18 miglia orarie ?

La risposta non può essere che negativa quando si considera anche che si tratta di scafi prima di tutto costruiti per velocità inferiori e con una struttura insufficiente e poi il materiale, che deperisce giornalmente in modo pauroso a causa della intensa ossidazione dovuta alla scadente qualità dell'acciaio.

Purtroppo, ripetiamo, il Governo non ha compreso ciò ma cullandosi nell'illusione di aver trovato in tali navi la soluzione del problema marittimo italiano ha prestato ben volentieri fede alle asserzioni dell'armamento privato il quale si è sempre opposto ad una seria impostazione di un problema di ricostruzione della flotta mercantile poichè la ricostruzione avrebbe naturalmente declassato le navi « Liberty » e le altre carrette del genere in modo da rendere impossibile il loro ulteriore impiego.

D'altra parte l'armamento privato non aveva nessun interesse ad affrontare un problema la cui soluzione avrebbe rappresentato un benessere per l'economia nazionale a lunga scadenza ed a prezzo di sacrifici immediati da parte della speculazione privata.

Conseguenza di tale atteggiamento è stata la crisi dell'industria cantieristica.

Naturalmente non iniziando la costruzione di nuove navi per la nostra Marina mercantile i cantieri si sono trovati con gli scali vuoti e con le maestranze senza lavoro.

In tale situazione perciò è sembrata manna celeste la commissione di navi da parte dei Paesi stranieri. Ricordiamo che all'epoca si diceva che la soluzione del problema cantieristico si era trovata con il lavoro datoci dalla Marina mercantile turca, egiziana, greca, argentina, ecc. che fecero costruire ai nostri cantieri belle, nuove efficienti navi per la ricostruzione e l'ulteriore potenziamento delle loro flotte mercantili.

Purtroppo però non tardarono a rendersi evidenti i dannosi effetti di questa politica.

Effetti dannosi che hanno colpito non solo la Marina mercantile italiana ma l'industria cantieristica stessa; infatti le nazioni committenti, imposero ai nostri cantieri i cosiddetti contratti chiusi, cioè fissarono, al momento della stipulazione, dei prezzi che non avrebbero potuto subire variazioni qualunque fosse stato l'andamento del mercato.

Evidentemente le loro previsioni erano esatte e i loro calcoli precisi poichè nelle materie prime e nell'a mano d'opera si determinarono aumenti tali dei costi di produzione che, a conti fatti, le commesse straniere non solo non hanno portato alcun beneficio economico ai cantieri ma sono costate all'economia nazionale ben 31.850.000.000 di lire.

COSTRUZIONI NEI CANTIERI ITALIANI PER CONTO DI ARMATORI ESTERI.

Committente	Tipo di nave	Totale tonn.
ARGENTINA	n. 2 M/n da 7.500 tonnellate stazza lorda	15.000
	» 3 » da 3.100 » » »	9.300
	» 2 » frigoriere da 2.500 tonnellate stazza lorda	5.000
	» 3 » da 8.500 tonnellate stazza lorda	25.500
	» 8 » motochiatte fluviali da 1.000 stazza lorda	8.000
		62.800
NORVEGIA	n. 4 M/n da 500 tonnellate stazza lorda	2.000
	» 5 » da 9.000 » » »	45.000
	» 3 » da 2.900 » » »	8.700
		55.700
DANIMARCA	n. 1 M/n da 2.300 tonnellate stazza lorda	2.300
	» 6 » da 5.250 » » »	31.500
		33.800
TURCHIA	n. 6 turbonavi da 2.100 tonnellate stazza lorda	12.600
	» 2 turbonavi da 450 » » »	900
		13.500
EGITTO	n. 3 M/n da 6.400 tonnellate stazza lorda	19.200
OLANDA	n. 2 M/n da 750 tonnellate stazza lorda	1.500
SVEZIA	n. 2 M/n da 10.000 tonnellate stazza lorda	20.000
	» 2 » da 1.000 » » »	2.000
		22.000
	Totale generale	197.700

Il colpo che ha risentito la Marina mercantile è stato più indiretto ma anche più grave perchè di più durevole ripercussione.

È ovvio, infatti, che potenziando le Marine straniere concorrenti si è messa la nostra flotta, specialmente quella controllata dallo Stato per la gestione delle linee di preminente interesse nazionale, in una situazione di grave difficoltà.

La Marina turca, e quella egiziana, hanno ben presto iniziata una temibile concorrenza alle nostre linee dell'Adriatico e del medio Oriente; la Marina argentina ha portato un non indifferente danno alle nostre linee per il Sud-America e tutto ciò con i beni strumentali creati dall'industria italiana!

Innanzitutto per potere gestire economicamente e con successo, nei confronti della concorrenza straniera, linee di traffico, è indispensabile disporre di navi rispondenti a ben precisi requisiti.

In secondo luogo avremo dovuto imparare dall'Inghilterra, maestra ad ognuno in questo settore, che l'industria cantieristica deve funzionare esclusivamente in dipendenza di una politica marinara impostata secondo criteri di interesse collettivo e non in funzione di un tornaconto immediato di gruppi e di settori economici, del resto quanto mai discutibile. Dopo la fine della guerra tutti i Paesi marinari quale appunto l'Inghilterra, la Norvegia, il Belgio, l'Olanda, che avevano sopportato danni alle loro flotte in misura inferiore alla nostra, si sono preoccupati di ricostruire in questo settore con la massima urgenza perchè hanno compreso che il settore dei traffici marittimi sarebbe stata condizione prima ed indispensabile per la ripresa economica del Paese.

Quei Governi non si sono cullati nell'illusione, come ha fatto il Governo italiano che per risolvere tale problema sarebbe stato sufficiente affidarsi allo spirito di iniziativa e di avventura degli armatori privati, hanno inoltre bene compreso che la questione era troppo seria e troppo vitale per il Paese e che non si poteva correre l'alea di esperimenti e di soluzioni diletteggianti.

Tutti questi Governi quale più quale meno, con provvedimenti ora evidenti ora meno palesi, hanno si può dire nazionalizzato l'industria marittima. Certamente le cose sono

state fatte con intelligenza e con l'opportuna discrezione però è indubbio che il risultato è stato quello di impedire alla speculazione privata di rafforzare una flotta fasulla per sfruttare un momento propizio e fugace, compromettendo in tale modo seriamente e per sempre una vera e propria ricostruzione della Marina mercantile.

Difatti oggi noi siamo in condizione di dover partecipare ai traffici marittimi internazionali con delle navi, che stanno ai mezzi stranieri in una proporzione disastrosa.

IL FENOMENO « CONFERENCES ».

La nostra posizione, ad esempio, in seno alle « Conferences », le quali come è noto, controllano i traffici marittimi per e da quasi tutti i Paesi del mondo sotto la vigile tutela anglosassone, è notevolmente peggiorata e ciò non tanto in dipendenza di atteggiamenti politici a noi sfavorevoli (che pure esistono), quanto per l'impossibilità da parte nostra di parteciparvi con navi che possano assicurare servizi non di troppo inferiori, per celerità specialmente, a quelli delle altre Compagnie conferenziate.

L'Italia nel campo del controllo statale sulla Marina mercantile è stata una antesignana con la creazione del complesso armatoriale delle società di navigazione del gruppo Finmare che, ancora dopo la guerra, avrebbe dato la possibilità al Governo italiano di poter affrontare immediatamente il problema dell'inquadramento dei traffici marittimi nella economia nazionale, senza ricorrere preventivamente ad espedienti amministrativi, burocratici ed organizzativi che invece l'Inghilterra e la Francia hanno dovuto affrontare in via pregiudiziale; ma non solo il Governo italiano non ha provveduto al rafforzamento di questo complesso armatoriale, come le esigenze della Nazione richiedevano, ma, avendo pensato di liquidare tali strutture armatoriali, favorì gli armatori privati con l'assegnazione del primo lotto di navi « Liberty » giunte in Italia.

È bene precisare infatti, che gli armatori privati riuscirono, per i primi, ad accaparrarsi tali navi quando esse ancora rispondevano a concetti di lucro, soltanto in seguito allorchè

le prime flessioni dei noli, conseguenti ad una normalizzazione della situazione internazionale, rendevano meno proficuo l'esercizio della navigazione, soltanto allora si provvede all'assegnazione delle « Liberty » alle Compagnie della Finmare.

Tale sguardo retrospettivo non si è voluto, fare per una sterile critica di natura polemica ma soltanto perchè l'esperienza deve ammaestrarci e deve farci vedere quale è la giusta via da seguire per non ricadere negli errori che purtroppo sono stati commessi. Attualmente la situazione della flotta mercantile italiana è rappresentata da circa 490 unità per 2 milioni 500.000, t. s. l.

Queste cifre però non dicono molto.

A parte il fatto che denunciano una differenza quantitativa nei confronti e del potenziale prebellico e anche dell'effettiva necessità odierne, queste cifre non possono da sole dare un quadro esatto della situazione della nostra flotta, poichè, quando si parla di navi, più importante della quantità del tonnellaggio è la qualità del naviglio.

La maggior parte delle navi che ora gestiscono le linee di traffico interessanti l'economia internazionale, sono navi vecchie, dai 15 ai 25 anni di età, navi duramente provate da lunghi anni di navigazione e dagli eventi bellici e riattate alla meglio.

Le stesse belle e grandi unità tipo *Conte Grande*, *Conte Biancamano* ecc., che tutta la Nazione ha visto con grande soddisfazione e con grande orgoglio ritornare sulle loro tradizionali rotte, non sono altro che delle gloriose vecchie bandiere con più di 25 anni di età, ben riverniciate, decorate ma purtroppo destinate, quanto prima ad andare in pensione.

PIANO SARAGAT.

Il Piano Saragat per la ricostruzione della Marina mercantile e per la soluzione del problema cantieristico, purtroppo non ha fatto che lenire in minima parte lo stato di disagio in cui si trova la nostra Marina. Come è noto, la « Legge n. 75 » varata dopo un anno di studi e diciotto mesi di preparazione, l'8 marzo 1949, prevedeva la messa in costruzione nei cantieri italiani di navi per 260.000 tonnellate

allo scopo di assicurare un certo potenziamento alla nostra Marina, bisognosa di naviglio per mantenere alcuni traffici essenziali, e di assicurare lavoro ai cantieri, che stavano ormai esaurendo le commesse ricevute nei precedenti anni favorevoli.

La legge prevedeva un contributo dello Stato per le costruzioni pari a circa un terzo della spesa richiesta all'armamento; nel complesso circa 34 miliardi. Restava da stabilire a quali cantieri e armatori sarebbe stato concesso di costruire. Le relative domande giunsero al marzo in misura superiore al previsto e per un quantitativo totale di naviglio di 700.000 tonnellate circa. Apposite riunioni del « Comitato tecnico » previsto dalla legge permisero, infine, di stabilire le assegnazioni, che però dovettero essere contenute nel limite di 230.000 tonnellate dato che, essendo nel frattempo ulteriormente saliti i prezzi dei materiali, il contributo statale non poteva che coprire un terzo della spesa per tale somma di naviglio.

La legge aveva previsto che gli ammessi ai benefici presentassero entro tre mesi dall'assegnazione (26 luglio 1949 - 26 ottobre 1949) al Ministero copia del contratto di ordinazione passato ai cantieri. Ma, allo scadere del termine fissato la situazione era la seguente: i contratti effettivi presentati erano solamente uno. Venne allora presentato al Parlamento un progetto di legge per la riammissione in termini: progetto « Angelini ». Ma neppure questa legge integrativa riuscì a rendere operante il programma per la ricostruzione della Marina mercantile.

Al momento qualche unità sta scendendo in mare dagli scali e qualche altra viene impostata nei cantieri; si tratta in sostanza di x di s. l. già ultimate di y di s. l. che si prevede saranno portate a termine entro un periodo di due anni; il problema, però non ha trovato ancora soluzione e la legge Saragat non ha fatto altro che mettere maggiormente in evidenza l'urgenza e la necessità di affrontare con seria determinazione la definizione.

Per quanto riguarda la quantità di naviglio, i traffici marittimi sono oggi serviti nella misura, scarsa, del 50 per cento; per quanto riguarda la qualità delle navi, si può parlare di situazioni catastrofiche.

Il Piano Saragat è, bensì, partito da una implicita premessa del genere, però è giunto ad una conclusione assolutamente sproporzionata alla premessa stessa.

Se a ciò poi si aggiungono i ritardi che l'attuazione di questo programma ha dovuto subire, ci si può rendere conto della misura irrisoria della sua utilità.

Evidentemente la legge Saragat fallendo i suoi scopi, non è riuscita nè a potenziare convenientemente la Marina mercantile, nè a fornire all'industria cantieristica una seria possibilità di ripresa.

Il problema, poi, oltre che interessare il settore cantieristico propriamente detto, esige particolare attenzione poichè intorno ad esso gravitano molti altri problemi relativi ad una infinità di settori di piccole, medie e grandi attività facenti parte dell'industria sub-fornitrice.

I CANTIERI ITALIANI.

L'industria cantieristica italiana, fra grandi e medi cantieri, ha, in una quindicina di complessi, una potenzialità annua valutata intorno alla 350.000 t. s. l. di costruzioni, esiste poi una teoria di cantieri minori, la cui potenzialità è valutata intorno al 20 per cento dei precedenti.

In totale la nostra cantieristica si valuta possa produrre annualmente sulle 400.000 tonnellate s. l. di navi.

In linea di massima, escluso qualche caso particolare, per il quale esiste un problema di ammodernamento, e di adeguamento di mezzi tecnici alle condizioni internazionali, il problema degli impianti nei Cantieri italiani è risolto od in via di risoluzione ed ormai questi hanno mezzi tecnici adeguati alla situazione, pari cioè a quelli dei cantieri inglesi, con impianti di pre-fabbricazione, macchine, mezzi di sollevamento ecc.

COSTI DI PRODUZIONE.

È opportuno precisare che la differenza esistente, come a tutti noto, fra i costi complessivi della produzione cantieristica e quelli stranieri (in particolare inglesi e scandinavi) è reale quando si riferisce a due elementi:

1° maggior costo dei materiali ferrosi in genere;

2° maggiore incidenza sulla produzione dei costi costanti, dovuti al limitato carico di lavoro dei cantieri italiani medesimi.

In particolare se si esaminano le spese generali nei cantieri italiani (vedi tabella A), raffrontandole a quelle registrate nei cantieri inglesi e svedesi, mentre in Italia esse si aggirano sul 200 per cento dell'incidenza della mano d'opera diretta, in Inghilterra ad esempio arrivano a massimi del 160 per cento, a medie inferiori al 100 per cento ed a minimi anche del 40 per cento (vedi tabella B).

Tale fenomeno e tale divergenza sono determinati in primo luogo dal precedentemente rilevato deficiente carico di lavoro. Da tener di conto, poi, il fatto che i cantieri inglesi e scandinavi tendono ad avvicinarsi sempre maggiormente alla funzione di officina di montaggio, la quale si serve di particolari organizzazioni che intervengono, nella costruzione solo se chiamate ed al momento opportuno. Questa condizione, se porta però vantaggi ai cantieri, non altera nel settore metalmeccanico, inteso nel suo complesso, il danno derivante dal lavoro e tipo ciclico, con inevitabili sfasature nei diagrammi di lavorazione. È da rilevare in ogni caso che con un sufficiente carico di lavoro assicurato ai cantieri, potranno avere in Italia una più efficiente organizzazione aziendale nell'analoga industria ed una maggiore coordinazione nelle varie fasi delle costruzioni, nella collaborazione tra i vari reparti, avvicinandoci così a quell'armonia produttiva che tende a ridurre ai minimi limiti i tempi di atteso lavoro.

Nel complesso dell'industria cantieristica italiana non si possono accettare invece come attendibili tutte le altre circostanze che attualmente vengono avanzate da tanti organi responsabili per dare una ulteriore spiegazione della differenza di costo in confronto alle produzioni estere. (Si dice in proposito che, mentre una tonnellata s. l. di nuova costruzione costa in Inghilterra da 82 a 100 sterline a seconda se il natante è motonave o piroscavo, ed a seconda dei vari tipi di nave, in Italia tali prezzi variano da 360.000 fino anche a 500.000 lire).

TABELLA A.

ANALISI DELLA COMPOSIZIONE DELLE SPESE GENERALI
IN UN CANTIERE NAVALE ITALIANO (GENERICO) NEL 1949.

SPESE GENERALI (varie voci)	In raffronto al costo della mano d'opera diretta	Nel complesso delle spese generali	Incidenza nel prezzo totale della nave
	(percentuale)		
<i>Spese per materiali.</i> Manutenzione e trasformazione impianti, utensili, attrezzature, combustibili, materiali cancelleria, ecc.).	37,0	14,8	2,96
<i>Spese personale.</i> Mano d'opera indiretta, oneri sulla mano d'opera diretta ed indiretta, stipendi ed oneri ad essi relativi)	165,0	66,0	13,2
<i>Spese diverse.</i> (Energia elettrica, trasporti interni, spese postali, ecc.).	8,0	3,2	0,64
<i>Altri oneri finanziari e fiscali.</i> Ammortamenti, imposte, tasse, bolli, interessi passivi).	40,0	16,0	3,2
Totale . . .	250,0	100,0	20,0

Peraltro, oltre agli elementi già considerati, va ricordata ed ammessa senz'altro la circostanza per cui tali differenze di costo sono in parte determinate oggi ed aggravate dalla politica dei cambi ed in genere dalle « rapine » che le valute forti, come la sterlina, possono esercitare (svalutazione del settembre 1949); inoltre dalla particolare politica inglese che induce i cantieri a fare i prezzi e condizioni di consegna varianti a seconda della destinazione delle navi. In sostanza, a coloro che credono nella pura ed esclusiva incidenza di fattori « tecnici » nelle lamentate differenze di costo fra i cantieri italiani ed i detti cantieri inglesi (vedendo per conseguenza assolutamente esatto ed obiettivo il raffronto di cifre sopra riportate), occorre consigliare il ragionevole espediente di . . . chiedere ai cantieri inglesi preventivi per navi di qualità da gestire su mari battuti dalla bandiera anglosassone.

Noterebbero allora quali siano i prezzi e quali i termini di consegna inglesi, quando non influenzati da una ben ragionata politica di *dumping*.

In conclusione, si può asserire che le differenze di costo attribuibili a condizioni obiettive di inferiorità dell'industria cantieristica italiana e che portano a maggiori costi rispetto alla concorrenza estera possono sempre considerarsi intorno a circa il 30 per cento dei prezzi italiani.

Dalla acclusa tabella B, compilata in occasione dell'ultimo convegno nazionale di tecnica navale, si vede infatti chiaramente come le suddette condizioni siano imputabili ai materiali ed alle spese generali (queste ultime vennero dagli estensori della tabella comparativa mediamente computate in circa il 230 per cento della mano d'opera diretta (15,4 più 5,5 diviso 9,1) per i cantieri italiani e nel 57 per

cento circa per quelli inglesi (1 più 7 diviso 14). Ciò conferma le precedenti nostre osservazioni. Da notare che la differenza dal 4 al 3 per cento delle « spese dirette » è stata computata nella

considerazione che queste spese sono in gran parte proporzionali al costo della nave (prove vasca, modelli, brevetti, spese bancarie e di garanzia, ecc.).

TABELLA B.

DIFFERENZE PERCENTUALI TRA I COSTI IN CANTIERE ITALIANO E CANTIERE INGLESE.

VOCI DI SPESA PERCENTUALI	Cantiere italiano (in percentuale sul totale)	Cantiere inglese in percentuale sulla costa italiana	Differenza (tra le 2 percentuali)
1. Spese dirette	4,0	3,0	1,0
2. Materiali	66,0	45-	21,0
3. Mano d'opera diretta	9,1	14,0	} 8,0
4. Oneri sulla mano d'opera diretta	5,5	1,0	
5. Altre spese generali	15,4	7,0	
Totale	100,0	70,0	30,00

CARICO DI LAVORO.

Il carico di lavoro attuale nei cantieri italiani corrisponde alle note condizioni di crisi dell'intera industria. Si calcolava ultimamente che siano in lavorazione nei cantieri italiani, comprese le unità in allestimento, circa 50 navi per 230.000 tonnellate s. l. Le prospettive di costruzioni sono per la maggior parte e da tempo determinate dalle commesse previste dalla « legge Saragat » giunte in porto: dalle sole commesse cioè alla società Finmare (circa 105.000 tonnellate) e da alcune poche dell'armamento privato (di cui quelle per Lauro, tonnellate 18.000, A.G.I.P., tonnellate 11.900; Ligure Armamento, tonnellate 6.400, Bibolini, tonnellate 11.000, s. l., sono le principali) per un totale complessivo di tonnellate 180.000.

Si può così elencare che il carico di lavoro attuale o previsto oggi per i cantieri italiani sino alla scadenza dei correnti due anni (1950 e 1951) e di metà del 1952 si aggiri, tenuto conto della potenzialità dei cantieri stessi, intorno al 35-40 per cento.

Viste così le cose, vista la situazione dei cantieri, viste le differenze di costo rispetto ai cantieri stranieri, è evidente che oggi non si può pensare a risolvere il problema puntando verso la costruzione di naviglio per l'estero. Pur tuttavia è da notare che per alcuni mercati potremmo sempre costruire determinati tipi di navi. A questo proposito è opportuno citare il caso delle costruzioni effettuate nei cantieri di Pietra Ligure (due navi da 2.200 tonnellate) e successivamente vendute alla Russia.

Il prezzo di dette navi pur essendo superiore al prezzo corrente sul mercato internazionale, la Russia si dimostrava disposta ad acquistarle con compensazione di grano.

Sorgevano però difficoltà anche per la compensazione, determinato dal maggior costo del grano russo (due per cento) rispetto al grano statunitense, ma l'ostacolo venne superato e la differenza accollata al Ministero del commercio estero, quando peraltro già il costruttore delle navi si era dichiarato disposto a ridurre il suo introito pur di giungere alla conclusione del

contratto di vendita. In sostanza, da una parte rispondenza dei nostri prezzi di costruzione alle richieste russe, dall'altra possibilità di riduzione dei nostri prezzi limitatamente ai profitti dei costruttori. Fattori ambedue positivi.

PROPOSTE.

Da quanto sopra abbiamo esaminato è evidente che un serio programma di costruzioni navali non può essere importato se non in fun-

zione delle esigenze delle Compagnie di premiente interesse nazionale del gruppo Finmare.

Ciò peraltro non deve escludere la possibilità da parte degli eventuali armatori privati di buona volontà di concorrere a queste opere di ricostruzione economica nazionale.

Comunque la base per una politica marinara a lungo respiro e veramente tesa al soddisfacimento delle esigenze dell'economia del Paese deve essere rappresentato dal seguente programma relativo alle Compagnie di navigazione della Finmare.

ITALIA S. N.

Per la gestione dei servizi di linea passeggeri e merci da porti dell'Alto e Basso Tirreno e dell'Adriatico per le destinazioni dal Nord America, del Golfo del Messico, del Centro e Sud America.

NAVI		Velocità miglia orarie	Tonnellaggio stazza lorda	Totale tonnellate stazza lorda
n.	tipo			
4	passeggeri	22	25.000	100.000
4	miste.	18	10.000	40.000
15	carico	15	7.000	105.000
23				245.000

LLOYD TRIESTINO S. N.

Per la gestione dei servizi di linea passeggeri e merci dai porti dell'Alto e Basso Tirreno e dell'Adriatico, per le destinazioni dell'India e dell'Estremo Oriente, dell'Australia, dell'Ovest, Sud ed Est Africa.

NAVI		Velocità miglia orarie	Tonnellaggio stazza lorda	Totale tonnellate stazza lorda
n.	tipo			
3	passeggeri	19	13.000	39.000
8	miste.	19	12.000	96.000
2	miste.	15	5.000	10.000
13	carico	15	7.000	91.000
26				236.000

ADRIATICA S. N.

Per la gestione dei servizi di linea passeggeri e merci dall'Italia e per l'Egitto, la Grecia, la Turchia, la Siria, il Mar Nero, Cipro, Palestina ed Egeo.

NAVI		Velocità miglia orarie	Tonnellaggio stazza lorda	Totale tonnellate stazza lorda
n.	tipo			
4	passeggeri	19	10.000	40.000
2	passeggeri	15	3.500	7.000
2	passeggeri	16-17	5.000	10.000
2	miste.	11	4.000	8.000
4	miste	15	7.000	28.000
6	carico	13	5.000	30.000
3	carico	14	5.200	15.000
2	carico	—	1.600	3.200
25				141.800

TIRRENA S. U.

NAVI		Velocità miglia orarie	Tonnellaggio stazza lorda	Totale tonnellate stazza lorda
n.	tipo			
5	passeggeri	16-17	5.200	26.000
5	miste.	12	2.000	10.000
9	miste.	13	2.500	22.500
4	carico	15	3.500	14.500
1	carico	12	2.000	2.000
24				74.500

Il fabbisogno totale, quindi, delle Società di navigazione per la gestione dei servizi di linea di preminente interesse nazionale è il seguente:

ITALIA	t. s. l.	245.000
LLOYD TRIESTINO		236.000
ADRIATICA		141.800
TIRRENA		74.500

Considerata l'attuale consistenza delle relative flotte:

ITALIA	t. s. l.	253.990	di cui « Liberty »	63.698
LLOYD TRIESTINO		97.797	»	64.531
ADRIATICA		51.199	»	7.159
TIRRENA		57.300	»	21.528
		<hr/>		<hr/>
		460.286		157.916

Considerato inoltre che al presente sono in costruzione 200.000 tonnellate di stazza lorda e che dal totale di 460.286 bisogna detrarre l'intero tonnello di nave « Liberty » e delle navi che per delle ragioni su esposte circa la loro inefficienza non sono più in condizioni di esercitare il traffico, risulta che il totale ancora utilizzabile è il seguente:

ITALIA	t. s. l.	102.724
LLOYD TRIESTINO		—
ADRIATICA		19.399
TIRRENA		6.250
		<hr/>
		128.373

Ricapitolando il programma di nuove costruzioni di immediata attuazione consiste in tonnellate stazza lorda 370.000 e precisamente:

totale fabbisogno	t. s. l.	700.000
tonnellate in costruzione	t. s. l.	200.000
navi ancora utilizzabili	»	130.000
		<hr/>
Programma minimo	t. s. l.	370.000
		<hr/>

DATI TECNICI PER LE COSTRUZIONI.

I dati tecnici relativi ad un programma di costruzioni navali, come quello precedentemente descritto, si possono riassumere come segue: — per un programma di 700.000 tonnellate le tonnellate acciaio necessarie alle costruzioni assommano ad un totale di circa 266.000 tonnellate, pari a circa 300.000 tonnellate di materiale siderurgico finito da ordinarsi alle ferriere (diff. in sfrido).

Il materiale ferroso in corso di lavorazione è di ordinazione per le 200.000 tonnellate attualmente in costruzione corrisponde a tonnellate 66.700 pari a tonnellate 80.000 di materiale lordo. Il tonnello netto richiesto per la

impostazione della rimanente parte del piano (500.000 tonnellate) equivarrebbe quindi a circa 200.000 tonnellate di acciaio montato a bordo, pari al tonnello lordo di 230.000.

Considerato che per l'esecuzione del piano teorico di 700.000 tonnellate occorrerebbero 14.035.000 ore lavorative nei cantieri, mentre 3.360.000 ore sono già in corso di esecuzione per le 200.000 tonnellate già in costruzione, resterebbero per la esecuzione delle 500.000 tonnellate da richiedersi 9.675.000 ore lavorative.

Data però la premessa dell'esistenza di circa 130.000 tonnellate nel naviglio delle Società Finmare ancora utilizzabili, occorre detrarre da tali cifre la corrispondente quota

di lavoro. Si calcola in sostanza che per la esecuzione delle 370.000 tonnellate, componenti il piano minimo di costruzione occorrono circa 150.000 tonnellate di materiale ferroso lordo. Le giornate operaie richieste per tale programma minimo sarebbero circa 6.400.000.

Tra l'altro la potenza richiesta per gli apparati motori dello stesso complesso di 370.000 tonnellate s. l. corrisponde invece a circa 400.000 HP. complessivi.

La spesa prevista per le stesse costruzioni si aggira sui 150 miliardi.

Onorevoli colleghi,

i dati tecnici suesposti confermano la imprescindibile urgenza (per assicurare i collegamenti del nostro Paese con le fonti di materie prime e con i mercati di esportazione, nonché per assicurare l'esercizio di linee essenziali alla vita stessa del Paese) di costruzioni per circa 400.000 tonnellate di stazza lorda moderne e tecnicamente capaci di reggere la concorrenza internazionale, navi quali possono essere costruite degnamente dai nostri cantieri navali.

Il programma minimo di costruzioni, calcolato sulle 370.000 tonnellate di stazza lorda equivale a circa 150.000 tonnellate di materiale ferroso lordo, e a 6.400.000 giornate lavorative con una potenza complessiva per gli apparati motori di circa 400.000 HP. complessivi.

La spesa è prevista in 150 miliardi per 370.000 tonnellate, ai prezzi attuali e la legge propone quindi uno stanziamento di 200 miliardi che si ritiene potrà essere largamente superiore a quello necessario per le costruzioni in parola.

Il disegno di legge proposto, tenuto conto del preminente interesse nazionale dei servizi, tiene anche conto in modo particolare delle Società esercenti l'armamento, raggruppate, nella Finmare, senza escludere per altro le capacità tecniche e la volontà di privati arma-

tori, che vengono equiparati nel trattamento alla Finmare.

Il disegno di legge propone una forma di finanziamento che non grava per nulla le casse dell'Erario, limitandosi lo Stato a garantire il mutuo concesso alle Società interessate.

La legge proposta, a parte questa sostanziale innovazione, che esclude ogni carattere parassitario alla operazione, si affianca e si assimila a quella 8 marzo 1949, n. 75, nelle disposizioni tecniche e nelle agevolazioni doganali e tributarie.

Il disegno di legge contempla inoltre, al suo articolo n. 3 ultimo comma, il criterio di assegnazione del lavoro ai cantieri, indicando il criterio di priorità dell'assegnazione, nella differenza tra la capacità produttiva e il carico di lavoro effettivo di ogni cantiere.

Per questa via, oltre che col raggiungimento di una più efficiente Marina mercantile, la legge proposta si rivela produttiva e capace di ridurre fortemente gli oneri che i cantieri sostengono per l'insufficienza del carico di lavoro, e che assai spesso ricadono sull'Erario, rispondendo insieme alle tragiche ed indifferibili esigenze delle masse lavoratrici dei nostri cantieri.

Ma quello che più importa è che la nostra Marina, dopo queste costruzioni, potrà avviarsi a ridiventare quel valido strumento per l'incasso di noli in valute pregiate che l'attuale condizione qualitativa della nostra Marina mercantile rende troppo spesso impossibile.

A questi fini, l'articolo 6 prevede anche la costruzione diretta per conto del Ministero della marina mercantile, salvo affidare la gestione (e garantire il ricupero delle somme erogate), agli Enti meglio indicati e con le dovute cautele contrattuali: lo stanziamento richiesto, in virtù del meccanismo proposto dalla legge, deve quindi essere classificato non tra le spese straordinarie, ma nella parte « Movimento dei capitali ».

DISEGNO DI LEGGE

CAPO I.

Art. 1.

La presente legge ha lo scopo di favorire la costruzione in Italia, per conto delle Società di preminente interesse nazionale raggruppate nella Società Finmare ed eventualmente per conto di privati nazionali, nel periodo di un triennio dalla sua entrata in vigore, di navi per un tonnellaggio di complessive 400.000 tonnellate stazza lorda, nei limiti comunque dello stanziamento di cui all'articolo 8, e con le caratteristiche tecniche, rispondenti alle esigenze dell'economia nazionale, che saranno esaminate dal Comitato di cui all'articolo 3.

CAPO II.

PROVVIDENZE PER LE NUOVE COSTRUZIONI.

Art. 2.

Per le costruzioni di cui all'articolo 1) affidate alle Società raggruppate nella Finmare è assicurato un finanziamento pari all'intero costo delle costruzioni, in mutui ventennali, da stipularsi con le singole Società costruttrici e garantite dalla Finmare: la prima rata annuale di rimborso del capitale e interessi avrà decorrenza a partire dal terzo anno dalla entrata in esercizio delle singole unità costruite ai sensi e con le provvidenze della presente legge. La erogazione dei singoli mutui avverrà in connessione con gli impegni presi dalle Società armatrici con i cantieri navali costruttori.

Analogo trattamento sarà riservato ai privati che forniscono garanzie giudicate equivalenti dal Comitato di cui all'articolo 3.

Art. 3.

Le richieste di costruzione di navi di cui ai precedenti articoli saranno presentate dalle singole Società, previo coordinamento da parte della Finmare, o dai privati entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore

della legge. Spetta al Ministro della marina mercantile, assistito dal Comitato tecnico di cui all'articolo seguente, di ammettere ai benefici del presente capo le costruzioni che meglio rispondano agli scopi indicati nell'articolo 1.

In caso di richieste superiori al limite di tonnellaggio complessivo previsto, valgono le disposizioni di cui all'articolo 2, terzo comma della legge 8 marzo 1949, n. 75.

La ripartizione del tonnellaggio da costruire tra i vari cantieri italiani sarà fatta tenuto conto della contrattazione fra committenti e costruttori nonchè della differenza risultante alla data di entrata in vigore della presente legge tra la capacità produttiva — qualitativa e quantitativa — e il carico di lavoro effettivo di ciascun cantiere.

Art. 4.

Il Comitato di cui agli articoli precedenti è così composto:

- a) Presidente del Consiglio superiore della Marina mercantile, che ne sarà il Presidente;
- b) Direttore generale del naviglio presso il Ministero della marina mercantile;
- c) Direttore generale del traffico e navigazione Ministero della marina mercantile;
- d) un rappresentante del Ministero dell'Industria e commercio;
- e) un rappresentante degli armatori privati;
- f) un rappresentante dell'armamento Finmare;
- g) due rappresentanti della C.G.I.L.;
- h) tre esperti, con voto consultivo, designati dal Ministero della Marina mercantile; esercitano funzioni di segretari del Comitato un funzionario amministrativo ed uno tecnico, che abbiano grado non inferiore al 7°.

Al Comitato sono pure attribuiti i poteri di cui all'articolo 3, ultimo comma, della legge 8 marzo 1949, n. 75.

Art. 5.

Si applicano alle costruzioni previste dalla presente legge le agevolazioni di cui agli articoli 7, 8, 9 e 10 della legge 8 marzo 1949, n. 75.

Art. 6.

Il Ministero marina mercantile si riserva la facoltà di far costruire direttamente le navi comprese nel tonnellaggio di cui all'articolo 1 che risultassero non coperte dalle domande degli interessati nei termini di cui all'articolo 2 e di affidarle in gestione agli Enti di preminente interesse nazionale esercenti l'industria armatoriale.

Art. 7.

Agli effetti della presente legge si applicano le norme di cui agli articoli 12 e 13 della legge 8 marzo 1949, n. 75.

Art. 8.

Il Ministero del tesoro, di concerto con quello della Marina mercantile è autorizzato a con-

cedere alla Cassa depositi e prestiti ed agli Enti ed Istituti di credito di diritto pubblico esercenti il credito navale, a termini delle vigenti disposizioni legislative, la garanzia dello Stato fino all'importo complessivo di 200 miliardi per i finanziamenti di cui all'articolo 2 della presente legge.

Le garanzie del credito per i finanziamenti e le agevolazioni fiscali per i finanziamenti saranno applicate secondo gli articoli 22 e 24 della legge 8 marzo 1949, n. 75.

Art. 9.

Saranno applicabili alla presente legge tutte le disposizioni che non contrastano con quelle di cui agli articoli precedenti, e previste dalla legge 8 marzo 1949, n. 75.