

la svalutazione della sterlina creò per essi nuove difficoltà. Al fine di ovviarvi furono intrapresi studi aventi per oggetto la riforma del regime protettivo e il riordinamento tecnico delle aziende cantieristiche.

La legislazione protezionistica dell'industria delle costruzioni navali stabiliva agevolazioni diverse a seconda che le costruzioni fossero intraprese per conto di armatori stranieri o per conto di armatori nazionali.

Per le costruzioni effettuate per conto di stranieri la legge stabiliva l'importazione in franchigia di tutti i materiali necessari per la costruzione o riparazione dello scafo, dei macchinari e parti relative ecc. Inizialmente il beneficio della importazione in franchigia concerneva soltanto materiali importati sui quali gravasse un dazio non superiore alle 40 lire per tonn. La legge del 1923 elevò tale limite a 90 lire; quella del 1926 abolì ogni limitazione.

Per le costruzioni effettuate per conto di nazionali, il costruttore poteva chiedere di essere ammesso alle agevolazioni sancite per le costruzioni effettuate per conto di stranieri, ma in questo caso rinunciava ai benefici accordati alle navi ordinate da armatori nazionali, ossia:

- 1) parziale franchigia doganale;
- 2) diritto a compensi di costruzione;
- 3) diritto a compensi daziari.

La legge del 1926 accordava la facoltà di importare in franchigia 480 kg. di materiali per ogni tonnellata di stazza lorda nel caso di scafi metallici di stazza lorda superiore alle 1000 tonn. e nel caso che gli stessi materiali fossero stati acquistati da fabbricanti nazionali accordava un compenso daziario nella misura di 77,50 per tonnellata. Parimenti la legge del 1926 stabilisce la facoltà di importare in franchigia gli apparati motori completi, le parti in essi, gli apparecchi ausiliari di bordo, nonché i materiali metallici necessari alle predette costruzioni.

Accordava inoltre la citata legge del 1926 ai costruttori di navi mercantili, rimorchiatori e draghe, compensi di costruzione per ogni tonnellata di stazza lorda stabiliti nella misura di 32 lire per scafi metallici. Accordava altresì compensi di costruzione per gli apparati motori completi, per le caldaie ausiliarie a vapore, per gli apparecchi ausiliari di bordo. Stabiliva infine la legge del 1926 che le navi mercantili ammesse a fruire dei benefici precedenti, sarebbero state esenti dall'imposta di ricchezza mobile per i primi cinque anni di esercizio effettivo.

Quando ebbe luogo la svalutazione della sterlina (settembre 1931), per i cantieri nazionali iniziò un periodo di difficoltà. Allo scopo di porli in condizione di superarle fu emanato il R.D.L. 10 marzo 1938, n. 330, che dava sistemazione organica con qualche integrazione alle provvidenze introdotte dalle leggi citate sopra. Inoltre l'IRI il quale attraverso gli smobilizzi bancari aveva assunto il controllo dei maggiori cantieri navali italiani predispose presso i singoli cantieri importanti trasformazioni tecniche intese a ottenere un alto grado di specializzazione, in modo da porre l'industria cantieristica italiana in condizione di sostenere la concorrenza internazionale senza gravare sul bilancio dello Stato con sussidi onerosi.

NAVIGAZIONE DI LINEA. — Congiuntamente con quella delle costruzioni navali, l'industria della navigazione di linea ha costituito oggetto di profondi interventi da parte dello Stato. Ai fini di questa esposizione non interessa descrivere le vicende che addussero agli interventi statali. E' sufficiente menzionare i motivi di ordine razionale che giustificarono quegli interventi.

L'industria della navigazione di linea ha coinvolto sempre rischi di tale entità che, sia che le aziende fossero private, sia che fossero pubbliche, le alee sono state assunte direttamente o indirettamente dallo Stato. Le profonde oscillazioni dei traffici che, nel ciclo di pochi se-

mestri, aumentavano o diminuivano il gettito dei noli di coefficienti rilevanti, incidevano in misura apprezzabile sui redditi delle Società di navigazione.

INDICE DEI NOLI

1937 1° trimestre	135,9
3° trimestre	162
1938 2° trimestre	113,2

Ma poichè non si trattava di viaggi che l'armamento fosse libero di fare o non fare, accadeva spesso che pochi anni di esercizio deficitario inghiottissero il capitale azionario delle Società. In meno di dieci anni le più note fra esse furono travolte: Navigazione Generale Italiana, Lloyd Sabauda, Cosulich, Transatlantica italiana.

In tali condizioni i privati non avrebbero potuto assumere a loro pieno rischio le gestioni dei servizi marittimi di linea, che avrebbero comportato l'alea di oscillazioni molto ampie del gettito dei noli con l'obbligo di svolgere il servizio qualunque cosa accadesse. In questa situazione, se altre esigenze non lo avessero imposto, lo Stato sarebbe stato costretto ad intervenire dalla diserzione dei capitali privati.

NON È NELLA COMPETENZA dell'autore di questa esposizione l'azzardare previsioni sul destino della nostra industria delle costruzioni navali e della navigazione di linea. Ma è certo che la direzione unitaria dei cantieri nazionali resa possibile dall'appartenenza dei capitali azionari dei maggiori di essi all'IRI, potrà rivelarsi un utile strumento per promuovere quel processo di razionalizzazione iniziato in passato e non ancora concluso, il quale si manifesta tanto più necessario nel momento presente perchè più aspra è la concorrenza per perfezionamenti tecnici conseguiti dall'industria cantieristica delle grandi potenze marinare.

Fra gli inconvenienti lamentati dai tecnici come quelli che in passato posero la nostra industria delle costruzioni navali in condizioni di inferiorità rispetto all'industria straniera, si citano: la mancanza delle costruzioni in serie, il maggior costo delle merci per la mancanza delle lavorazioni in serie, il maggior costo delle merci per la minore specializzazione della manodopera, la più alta incidenza delle cosiddette « spese generali ».

Rilevavano i tecnici che « la standardizzazione degli scafi e più ancora degli apparati motori portarono notevole risparmio nel costo dei materiali accessori di costruzione, come i modelli, seste, ordigni, come pure forti ribassi nell'approvvigionamento dei materiali. Di tali vantaggi non fruiscono i cantieri nazionali... ».

Inoltre gli stessi tecnici facevano rilevare che l'insufficiente mole di commesse produceva la impossibilità per i cantieri nazionali di specializzarsi in determinati tipi di navi e alla loro volta di specializzare le maestranze. Di più la mancata possibilità di lavori in serie costituiva anch'essa una causa di maggior costo delle merci. Infine le spese generali risultavano presso i cantieri nazionali più alte di quelle di concorrenti stranieri, per es. britannici, i quali potevano comprimere le spese generali anche per la possibilità di fare assegnamento sulla produzione di ditte specializzate per i numerosi macchinari ausiliari e materiali di allestimento, mentre in Italia mancavano tali ditte.

Quanto al problema se convenga all'Italia o no nelle attuali condizioni di ricostituire una marina di linea, non sembra possibile in questo momento una risposta. Ma se la risposta dovesse essere affermativa, pare che i servizi di linea dovrebbero essere gestiti da società con partecipazioni dello Stato, perchè tali servizi comporterebbero l'assunzione di tali rischi, che anche se assunti da privati finirebbero per gravare sullo Stato.

GUIDO CARLI