

occorrono scrupolosi sistemi di lavoro e di razionalizzazione, in modo da evitare ogni minimo sperpero di materiale, applicando una minuziosa utilizzazione. Ai citati inconvenienti contrapponiamo il vantaggio di possedere delle maestranze veramente capaci e dei tecnici valentissimi, apprezzati anche all'estero. Infine, il costo della nostra mano-d'opera, inferiore a quello di altri paesi, ricchi di materiale siderurgico, contribuisce a mitigare l'inconveniente dovuto alla povertà del materiale siderurgico.

Da quanto si è detto, emerge che da noi, più che altrove, occorre curare il perfezionamento tecnico e sostituire all'empirismo la perfetta conoscenza professionale, per poter così rendere le costruzioni, più che è possibile, meno costose.

L'efficienza costruttiva dei cantieri navali italiani, si può ritenere capace di raggiungere 650 mila tonnellate e cioè tripla del tonnelloaggio che in media viene varato annualmente. Alcuni studiosi di economia marittima sostengono che una parziale riduzione di detti cantieri, integrata ad una concentrazione capace di provvedere ad una più razionale organizzazione, sarebbe augurabile. Ma vi è pure chi sostiene che è sperabile che l'attività produttiva divenga più intensa, soprattutto per un maggior numero di costruzioni per conto dell'estero.

85. - Il protezionismo e l'industria delle costruzioni navali. — Prescindendo dal considerare la *politica commerciale* seguita dai diversi Stati nei confronti dell'industria delle costruzioni navali, politica segnatamente protezionista, che con diversi mezzi, cioè accordando