

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— V LEGISLATURA —————

(N. 343-A)

## RELAZIONE DELLA 7<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI  
E MARINA MERCANTILE)

(RELATORE ANDO')

SUL

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici

di concerto col Ministro del Tesoro  
e « ad interim » del Bilancio e della Programmazione Economica

col Ministro della Marina Mercantile

e col Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 19 NOVEMBRE 1968

—————  
Comunicata alla Presidenza il 27 gennaio 1969  
—————

Costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Napoli  
—————

ONOREVOLI SENATORI. — Il disegno di legge in esame, semplice nella formulazione, merita una adeguata illustrazione perchè si possa cogliere tutta la notevole portata del provvedimento ed evidenziarne la giustificazione sotto l'aspetto economico, tecnico e politico.

Solo così l'opera si rivelerà nella sua urgenza e perentorietà, nel quadro di quella politica economica che il Governo persegue nel settore delle attrezzature per il potenziamento dei porti italiani.

Si tende in sostanza, con questo primo provvedimento, ad adeguare il potenziale dei bacini di carenaggio italiani alle nuove esigenze del traffico marittimo mondiale per stare al passo con la sempre crescente stazza delle navi in transito, evitando che i nostri porti principali restino tagliati fuori per mancanza di impianti idonei.

Vorrei pertanto — attraverso una sommaria disamina — richiamare l'attenzione dei colleghi sul fondamento di questo disegno di legge.

In ciò soccorrono notevolmente la relazione presentata al CIPE dal Ministero della marina mercantile sul piano di riassetto dei bacini di carenaggio e la relazione all'uopo compilata dal Comitato tecnico per i bacini di carenaggio istituito presso lo stesso Ministero.

In tali documenti, infatti, la costruzione dei superbacini è riguardata nel piano di coordinamento delle iniziative pubbliche e private di cui il CIPE è l'organo regolatore.

Ma ciò che comprova la necessità di sopperire a siffatta esigenza è la situazione di fatto esistente. E dai prospetti dei bacini italiani; per dimensioni, risulta che nessuno di essi, compresi quelli di Genova, Napoli, Taranto e Palermo, è in grado di ricevere superpetroliere cosiddette giganti, di stazza cioè fino a 300.000 T.P.L.; senza dire che oggi si parla di costruzione o progettazione di superpetroliere da 400-500.000 tonnellate.

All'esame del CIPE è venuta attualmente la situazione dei cantieri riparatori di Genova, Napoli e Palermo, in quanto contributi statali sono già stati concessi a quelli di Livorno, La Spezia, Trieste e Taranto.

Per Napoli, da un memoriale elaborato dalla Camera di commercio di questa città — di cui è anche cenno nella relazione del Ministero della marina mercantile — risultano, in sintesi, i seguenti principali motivi a sostegno della realizzazione del superbacino:

a) lo sviluppo numerico e dimensionale delle navi cisterne, già in atto prima della recente chiusura del Canale di Suez, reso più spinto e urgente dalla interruzione del transito per detto canale;

b) la necessità degli esistenti bacini gestiti dalla « Società esercizio bacini napoletani », la cui attività, rapidamente accresciuta di anno in anno, e rivolta a navi di grande tonnellaggio, non potrebbe ulteriormente concretarsi se non trovasse altro impianto e attrezzature adeguati;

c) il prevedibile incremento dei traffici marittimi con grandi petroliere nel porto di Napoli, in funzione dello sviluppo della produzione delle raffinerie Mobil Oil e della costruzione di una apposita isola galleggiante per lo scarico dei prodotti petroliferi, integrata dalla costruzione di una adeguata stazione di degasificazione;

d) la previsione di un più ampio traffico di navi portarinfuse in funzione dell'ampliamento dei silos e dei magazzini generali, per fronteggiare le aumentate richieste di impianti di depositi e conservazione di cereali e merci varie;

e) la favorevole ubicazione del porto di Napoli, in posizione intermedia tra i porti di carico e quelli di scarico del greggio.

Nelle prospettive di traffico nell'area del Mediterraneo, è stata pertanto ravvisata la necessità che interventi per la costruzione di superbacini siano avviati con urgenza — dati i lunghi tempi tecnici di esecuzione che essi comportano — affinché i centri stessi non siano sopravanzati dalla concorrente industria estera.

Trovandosi peraltro il porto di Napoli non molto discosto dalla grande direttrice Gibilterra-Suez, è stato ritenuto che il superbacino potrà acquisire lavoro anche dalle superpetroliere provenienti dal nord Europa e dirette al Golfo Persico o ai terminali posti lungo le coste dell'Africa settentrio-

nale e del Mediterraneo orientale; infatti, se è vero che la posizione del porto di Napoli richiede una leggera deviazione alla rotta delle navi che provengono dal nord Europa rispetto ai porti di Palermo e Malta, essa è compensata dal fatto che questi due ultimi porti hanno una funzione preminentemente industriale mentre quello di Napoli, avendo un considerevole potenziale commerciale, può accogliere nelle sue industrie di riparazione un notevole numero di navi minori aventi capolinea, appunto, a Napoli.

Da queste ed altre considerazioni deriva il parere favorevole espresso, per il superbacino di Napoli, dal CIPE, nella seduta tenuta il 18 febbraio 1968, in accoglimento di quanto esposto nella relazione del predetto Comitato tecnico, costituito — com'è noto — dai rappresentanti dei Ministeri della marina mercantile, dei lavori pubblici, del bilancio, del tesoro e delle partecipazioni statali, nonché da esperti delle categorie interessate.

Da notare, infine, che la gestione del nuovo bacino potrà essere condotta su basi competitive per la possibilità che avrà il cantiere gestore di far ruotare le maestranze, in caso di temporanea crisi di lavoro, tra le altre aziende locali operanti in tale settore od altre attività similari; notevole è, infatti, il fatturato dell'industria delle riparazioni navali del porto di Napoli, come pure è cospicuo il numero di operai impiegati (in atto circa 3.000). Vivo e favorevole è stato, quindi, l'interesse suscitato presso le grandi società petrolifere all'annuncio dato dalla stampa della prossima costruzione di questo superbacino, per la possibilità di appoggio di un maggior numero di nuove superpetroliere.

\* \* \*

Circa il costo, che è stato oggetto di vivace dibattito in Commissione, la relazione al disegno di legge sottolinea che esso sarà superiore a quello preventivato per opere analoghe in altri porti d'Italia, prevedendo che esso raggiungerà, secondo un calcolo necessariamente approssimativo, i 15 miliardi di lire; donde la proposta del contributo statale di lire 12 miliardi, nella misura cioè dell'80 per cento della spesa.

In effetti, non è facile la previsione di spesa e non si possono avere elementi per discostarsi dalla cifra su indicata, che deve essere stata evidentemente suggerita da esperti qualificati. Si deve supporre, peraltro, che essa sia comprensiva di tutte le opere connesse e non solo limitata al costo dell'opera: infatti, all'opera si debbono aggiungere gli impianti relativi, lo spostamento e la creazione della darsena per il bacino galleggiante da 28.000 tonnellate di spinta, la demolizione del molo Martello, la costruzione e il montaggio di grues, argani, vericelli, stazioni di pompaggio, barcheporta, impianto elettrico e impianto di degasificazione; per cui, se nel preventivo di spesa queste opere non fossero incluse, la cifra per l'impianto completo sarebbe insufficiente.

L'articolo 1, comunque, ricomprende nella somma anche l'impianto di degasificazione. Trattandosi però di un impianto non annesso ma indipendente, che può essere costruito ovunque, nel corso del dibattito svoltosi in Commissione, è stato rivolto al Governo l'invito — cui il relatore non ha avuto difficoltà ad aderire — a valutare l'opportunità che, per ragioni di sicurezza, l'impianto in questione sia costruito fuori del perimetro portuale e, comunque, alla dovuta distanza dal centro abitato.

\* \* \*

Quanto all'ente che dovrà provvedere all'opera, l'articolo 1 del disegno di legge prevede la costituzione di un apposito Consorzio per « la costruzione e la gestione » del grande bacino di carenaggio di Napoli.

Nella relazione orale da me svolta dinanzi alla 7<sup>a</sup> Commissione permanente, ho richiamato l'attenzione della Commissione stessa sul fatto che, in tal modo, ovemai il costituendo Consorzio intendesse concedere ad altro ente la gestione del bacino medesimo (p. e. all'esistente Società Esercizio bacini napoletani o ente consimile), bisognerebbe fare ricorso ad un nuovo provvedimento legislativo.

Ove ciò si volesse evitare, per una maggiore libertà di azione, si potrà (dico questo, naturalmente, a titolo personale), nella

## LEGISLATURA V - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

determinazione del Consorzio contenuta nell'articolo 1, eliminare la parola « gestione », oppure inserire la facoltà per il Consorzio stesso, di affidare eventualmente la gestione ad altro ente.

Ho altresì fatto presente che, per rendere quanto più possibile snella e sollecita la procedura per l'esperimento della gara e l'ordinazione dell'opera, sarebbe stato utile accentrare al massimo nel costituendo Consorzio la responsabilità tecnica dell'operazione, pur riservando larga facoltà di controllo al Ministero dei lavori pubblici per quanto riguarda la erogazione dei contributi. Non ho ritenuto comunque di insistere su uno specifico emendamento in tal senso.

\* \* \*

Onorevoli colleghi, a conclusione di questa sommaria relazione, mi è gradito ricordare che, in Commissione, tutti gli oratori si sono espressi favorevolmente sul disegno di legge in esame, pur se da taluni di essi sono state avanzate critiche ed osservazioni in merito, tra l'altro, alla prevista ubicazione del costruendo bacino, alla circostanza che esso sarà in muratura, alla necessità di inquadrare il problema dei bacini nel pia-

no dei porti e di coordinarlo con l'industria cantieristica, oltre a quanto già ricordato sui pericoli insiti nell'impianto di degasificazione e sull'inadeguatezza delle somme stanziare.

Ho quindi l'onore di chiedere a voi di approvare il disegno di legge in esame, nella convinzione che esso costituirà un notevole contributo per la realizzazione della politica marittima del Governo, tracciata nelle più recenti dichiarazioni; ai fini del potenziamento degli impianti per le riparazioni navali nei porti italiani; per un adeguamento alle più moderne esigenze del traffico marittimo, in continuo incremento nel mondo. Esso rappresenta, comunque, una concreta iniziativa nel quadro della politica meridionalistica che il Parlamento intende perseguire, in ciò guardando ad una visione generale degli interessi del Paese. In questo quadro, bisognerà subito tendere al soddisfacimento di analoghe esigenze per i grandi porti di Genova e di Palermo e provvedere, gradualmente ma tempestivamente, alle attrezzature degli altri minori ma non meno importanti — nella economia generale — porti italiani.

ANDÒ, *relatore*

## DISEGNO DI LEGGE

### Art. 1.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a concedere al Consorzio per la costruzione e la gestione del grande bacino di carenaggio di Napoli un contributo per la costruzione di un bacino fisso di carenaggio, con annesso impianto di degasificazione delle navi.

Il contributo non può superare la misura dell'80 per cento della spesa e, comunque, l'importo di lire 12 miliardi.

Le modalità di erogazione del contributo previsto dal comma precedente sono fissate con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro.

### Art. 2.

La somma di lire 12 miliardi di cui all'articolo 1 sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 1 miliardo nell'anno finanziario 1969, di lire 2 miliardi nell'anno finanziario 1970, di lire 3 miliardi rispettivamente negli anni finanziari 1971, 1972 e 1973.

All'onere di lire 1 miliardo derivante dall'applicazione della presente legge per l'anno finanziario 1969 si fa fronte con corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo riguardante provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.