

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori FOSSA, BENASSI, GUSSO, MOLA, FINESSI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 27 LUGLIO 1979

Finanziamenti per il completamento dei bacini di carenaggio di Genova e Trieste e per la costruzione del bacino di carenaggio di Napoli

ONOREVOLI SENATORI. — L'8^a Commissione esaminò nel mese di aprile del 1978 il disegno di legge n. 746 « Integrazione delle leggi 27 ottobre 1969, n. 810, e 28 gennaio 1974, n. 58, per la costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Genova », d'iniziativa dei senatori Fossa ed altri, presentato l'8 giugno 1977.

In quella occasione la Commissione, pur decidendo di rinviare l'esame del disegno di legge per la mancanza della copertura dell'onere previsto, affrontò il problema della costruzione dei bacini di carenaggio in un quadro più vasto della situazione europea e mondiale.

In quella circostanza è stata sottolineata altresì la necessità che il problema fosse affrontato nella sua globalità, non tanto per rivedere decisioni a suo tempo assunte, quanto per precisare concretamente i modi e i tempi di attuazione per il completamento dei bacini di carenaggio previsti dal programma.

Infatti il programma prevedeva la costruzione del superbacino galleggiante di Genova (per navi fino a 350.000 tpi), del superbacino di Trieste (ridimensionato in corso di opera da 250.000 a 150.000 tpi), del superbacino di carenaggio in muratura di Napoli e del bacino in muratura di Palermo, assistito però da finanziamenti regionali.

Lo stato attuale dei lavori dei quattro bacini assistiti da contributi statali si può così riassumere:

a) bacino di Genova: avanzamento dei lavori pari al 60 per cento; finanziamento a carico dello Stato, 28.800 milioni;

b) bacino di Trieste: avanzamento dei lavori pari al 50 per cento circa; finanziamento a carico dello Stato, 17.600 milioni;

c) bacino di Palermo: lavori non iniziati; finanziamento a carico dello Stato, 17.300 milioni;

d) bacino di Napoli: lavori non iniziati; finanziamento a carico dello Stato, 12.000 milioni ai quali si devono aggiungere

18.800 milioni a carico della Cassa per il Mezzogiorno.

L'attuale disegno di legge che ha recepito gli emendamenti del Governo e dei senatori commissari della passata legislatura era già stato approvato dalla 8^a Commissione, in questo confortata anche dal parere favorevole della 5^a per quanto riguarda la copertura degli oneri previsti.

Il disegno di legge non poté essere approvato in via definitiva per lo scioglimento anticipato delle Camere.

L'attuale testo del disegno di legge prevede lo stanziamento della somma di lire 34.850 milioni a favore del Consorzio autonomo del porto di Genova per il completamento della costruzione del superbacino di carenaggio e delle opere complementari e lo stanziamento di 20.100 milioni a favore della società Arsenale triestino-San Marco per il completamento della costruzione, nel porto di Trieste, di un bacino di carenaggio fisso e di opere complementari.

Per quanto riguarda i finanziamenti previsti dall'attuale disegno di legge per la costruzione di un bacino di carenaggio galleggiante nel porto di Napoli, è bene tener presente che a Napoli si è determinato un orientamento unitario e definitivo di rinuncia alla costruzione di un grande bacino fisso di carenaggio e favorevole alla installazione di un nuovo bacino galleggiante di media dimensione.

Tale decisione è stata adottata unanimemente in una riunione promossa il 2 luglio 1979 dalla sezione marittima della Camera di commercio di Napoli a cui partecipavano

i parlamentari napoletani, i rappresentanti della regione Campania, della provincia e del comune di Napoli, della Federazione sindacale unitaria, degli operatori economici, e inoltre il comandante della capitaneria di porto, il capo dell'ufficio opere marittime, il direttore della società Esercizi bacini napoletani e i presidenti del Consorzio autonomo del porto di Napoli e del Consorzio per la costruzione del bacino di carenaggio di Napoli.

La costruzione del nuovo bacino di carenaggio di Napoli avrebbe effetti positivi nel campo dell'occupazione in quanto verrebbe costruito dall'Italcantieri di Castellammare di Stabia, stabilimento in cui più che altrove si avvertono le conseguenze della crisi dell'industria cantieristica.

I finanziamenti sopra indicati, che si aggiungono a quelli finora stanziati con leggi precedenti, saranno corrisposti con le modalità già in atto (in particolare con la legge n. 58 del 28 gennaio 1974) e coprono l'80 per cento delle maggiori spese necessarie, restando l'altro 20 per cento a carico degli enti concessionari.

Nel momento in cui si chiede l'approvazione del disegno di legge che affronta in modo definitivo il completamento dei lavori, già in avanzato stato di attuazione, dei bacini di carenaggio di Genova e Trieste, intendiamo sottoporre al Governo il problema di una definitiva decisione circa l'attuazione del programma iniziale riguardante la costruzione dei bacini di carenaggio previsti nel Meridione.

DISEGNO DI LEGGE
—**Art. 1.**

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a concedere al Consorzio autonomo del porto di Genova la somma di lire 34.850 milioni per il completamento della costruzione del superbacino di carenaggio del porto di Genova e delle opere complementari.

L'importo indicato nel comma precedente sarà stanziato nel bilancio di previsione del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 3.000 milioni per il 1979. L'indicazione delle quote destinate a gravare su ciascuno degli anni successivi considerati dal bilancio pluriennale è rinviata alla legge finanziaria.

Art. 2.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a concedere alla società Arsenale triestino-San Marco un ulteriore contributo di lire 20.100 milioni, pari all'80 per cento della maggiore spesa necessaria per il completamento della costruzione, nel porto di Trieste, di un bacino di carenaggio fisso e di opere complementari.

La somma indicata nel comma precedente sarà stanziata nel bilancio di previsione del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 2.000 milioni per il 1979. L'indicazione delle quote destinate a gravare su ciascuno degli anni successivi considerati dal bilancio pluriennale è rinviata alla legge finanziaria.

Art. 3.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a concedere al Consorzio autonomo del porto di Napoli un contributo per la costruzione di un bacino di carenaggio galleggiante per navi non superiori a 200.000 tpl.

Il contributo di cui al primo comma non può superare la misura dell'80 per cento della spesa e, comunque, l'importo di 20.000 milioni di lire.

La somma indicata nel comma precedente sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 2.000 milioni per il 1979.

L'indicazione delle quote destinate a gravare su ciascuno degli anni successivi considerati dal bilancio pluriennale è rinviata alla legge finanziaria.

Art. 4.

Gli importi indicati nei precedenti articoli 1 e 2 si aggiungono a quelli stanziati con la legge 28 gennaio 1974, n. 58, e con il decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito, con modificazioni, nella legge 16 ottobre 1975, n. 492, e saranno corrisposti, rispettivamente, al Consorzio autonomo del porto di Genova e alla società Arsenale triestino-San Marco, secondo le modalità stabilite dalle predette leggi.

Art. 5.

All'onere di lire 7.000 milioni derivante dall'applicazione della presente legge per l'anno finanziario 1979 si fa fronte con corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo 9001 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.