

SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

(N. 1674-A)

RELAZIONE DELLA 8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)

(RELATORE AVELLONE)

Comunicata alla Presidenza il 4 febbraio 1982

SUL

DISEGNO DI LEGGE

Costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Palermo

approvato dalla 9^a Commissione permanente (Lavori pubblici) della Camera dei deputati nella seduta del 10 dicembre 1981, in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge (V. Stampati nn. 1136, 1199 e 1238)

d'iniziativa dei deputati RUBINO, RUSSO Giuseppe e LA LOGGIA (1136); LA TORRE, OCCHETTO, SPATARO, PERNICE, RIZZO, GIUDICE, ARNONE e ROSSINO (1199); SALADINO, LAURICELLA e REINA (1238)

Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza il 17 dicembre 1981

ONOREVOLI SENATORI. — Il disegno di legge in esame, risultante dall'unificazione di tre distinte proposte di legge di iniziativa parlamentare e precisamente la n. 1136 dei deputati Rubino, Russo e La Loggia, la n. 1199 d'iniziativa dei deputati La Torre, Occhetto ed altri e n. 1238 dei deputati Saladino ed altri, è stato approvato in sede legislativa dalla IX Commissione della Camera dei deputati nella seduta del 10 dicembre 1981.

Il provvedimento si concreta nell'abrogazione della legge 27 dicembre 1973, n. 927, e nell'autorizzazione all'Ente autonomo del porto di Palermo a costituire una società per azioni avente per fine sociale la costruzione, nel porto di Palermo, di un bacino fisso in muratura da 150 mila tonnellate che la stessa legge ora ricordata affidava invece alla s.p.a. « Bacino di Palermo » costituita fra la società Bacini siciliani (gruppo Fincantieri) e l'ESPI (Ente siciliano di promozione industriale).

Al riguardo, per completezza di informazione, va tenuto presente che la legge n. 927 prevedeva, altresì, che la convenzione tra Ministero dei lavori pubblici e s.p.a. « Bacino di Palermo », necessaria a disciplinare il regime della concessione, avrebbe dovuto essere stipulata entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge e che al finanziamento dell'opera avrebbe dovuto provvedere il Ministero dei lavori pubblici con un contributo di 16 miliardi, pari all'80 per cento della spesa necessaria per la costruzione del bacino e delle relative infrastrutture.

Il provvedimento oggi al nostro esame trae origine e conforto proprio dalla mancata iniziativa, peraltro non giustificabile nei confronti di una precisa scelta del Potere legislativo, della s.p.a. « Bacino di Palermo » per realizzare l'opera programmata che tanta importanza riveste per lo svilup-

po dell'industria cantieristica palermitana che è l'unica reale organizzazione produttiva dell'area metropolitana di Palermo.

La mancata realizzazione del bacino da parte della concessionaria è stata oggetto di una approfondita indagine condotta da un comitato ristretto della IX Commissione (lavori pubblici) della Camera dei deputati che, in occasione dell'approvazione del presente disegno di legge, in aggiunta alle audizioni disposte nella sede parlamentare effettuò anche un sopralluogo a Palermo ove registrò l'unanime, positivo parere del Governo, della Regione siciliana, degli esperti economici del settore, delle organizzazioni sindacali e dell'Ente autonomo del porto.

È indubbio infatti che la costruzione della nuova importante infrastruttura è senz'altro necessaria non solo per un più organico sviluppo del porto ma soprattutto per l'attività dei Cantieri navali riuniti che per la loro collocazione geografica, per la modernità ed efficienza degli impianti, per la abilità e l'alta specializzazione delle maestranze hanno la necessità di collocarsi all'avanguardia rispetto agli altri cantieri del Mediterraneo.

Ormai è fuori discussione che, nell'ambito di una politica cantieristica nazionale che salvaguardi i livelli occupazionali nel Mezzogiorno, l'avvenire dei Cantieri navali di Palermo riposa quasi esclusivamente sul settore delle riparazioni navali sia per la collocazione di tale porto sulla rotta delle navi che attraversano il Mediterraneo, sia perchè le navi-cisterna nel viaggio di ritorno, a scarico avvenuto, sono pronte per entrare in bacino.

Ma il porto di Palermo, per avere sicura possibilità di sviluppo in futuro, è necessario che disponga di una pluralità di bacini capaci di far fronte alle richieste sempre più pressanti di navi che hanno esigenza di riparazioni. Al riguardo va sot-

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

tolineato che l'esperienza di questi ultimi anni ha dimostrato come le navi che non possono essere accolte nei bacini di Palermo, al fine di evitare attese dispendiose, sono costrette a recarsi presso altri cantieri stranieri quali Malta, Marsiglia, Lisbona e non presso altri cantieri italiani del continente che le costringerebbero a costose deviazioni di rotta.

Da quanto detto consegue che ormai la costruzione a Palermo di un nuovo bacino di carenaggio di 150 mila tonnellate è non più procrastinabile. Si pensi solo che Marsiglia, che ha impianti cantieristici paragona-

bili a quelli di Palermo, dispone già di ben dieci bacini di carenaggio.

La 8ª Commissione, concordando con le considerazioni fin qui svolte, si è pronunciata in senso favorevole all'approvazione del disegno di legge nella certezza che la realizzazione di una siffatta infrastruttura — per la quale è previsto un contributo di 40 miliardi — è sicuramente giustificata nei confronti di uno scalo marittimo che, per la sua felice ubicazione al centro del Mediterraneo, ha enormi possibilità di proficua utilizzazione.

AVELLONE, *relatore*

PARERE DELLA 1^a COMMISSIONE PERMANENTE

**(AFFARI COSTITUZIONALI, AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO
E DELL'INTERNO, ORDINAMENTO GENERALE DELLO STATO E DELLA
PUBBLICA AMMINISTRAZIONE)**

(Estensore MANCINO)

27 gennaio 1982

La Commissione, esaminato il disegno di legge, comunica di non avere nulla da osservare per quanto di competenza.

PARERE DELLA 5ª COMMISSIONE PERMANENTE
(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO, PARTECIPAZIONI STATALI)

(Estensore D'AMELIO)

26 gennaio 1982

La Commissione, esaminato il disegno di legge, per quanto di propria competenza esprime parere favorevole.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

L'Ente autonomo del porto di Palermo è autorizzato a costituire una società per azioni avente per fine sociale la costruzione di un bacino fisso in muratura idoneo ad ospitare navi fino a 150.000 tpl.

Alla società così costituita è trasferita la concessione — limitatamente alla costruzione — già assentita alla società Bacino di Palermo in base all'articolo 1 della legge 27 dicembre 1973, n. 927. La nuova società concessionaria subentra in tutti i rapporti giuridici posti in essere dalla società Bacino di Palermo in attuazione della legge 27 dicembre 1973, n. 927.

Art. 2.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a concedere alla società costituita in applicazione dell'articolo 1 della presente legge un contributo di 40 miliardi, da erogare per quote annuali, in relazione ai programmi presentati dalla società concessionaria, nella misura di lire 1 miliardo per il 1982, 9 miliardi per il 1983, e 10 miliardi per ciascuno degli anni 1984, 1985, 1986.

Art. 3.

La legge 27 dicembre 1973, n. 927, è abrogata.

Art. 4.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge nell'anno finanziario 1982 si provvede mediante corrispondente riduzione del capitolo n. 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.