

SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

(N. 343)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro dei Lavori Pubblici**

(NATALI)

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

(COLOMBO)

col **Ministro della Marina Mercantile**

(SPAGNOLLI)

e col **Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile**

(SCALFARO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 19 NOVEMBRE 1968

Costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Napoli

ONOREVOLI SENATORI. — La posizione preminente del porto di Napoli nello sviluppo economico e sociale delle regioni meridionali è nota ed è stata pienamente riconosciuta dal piano di sviluppo economico nazionale.

Nel quadro delle direttive di tale piano, è stato iniziato ed è in corso un programma di potenziamento del porto mediante la realizzazione di un complesso di opere che comprendono tra l'altro: un porto contenitore, un'isola galleggiante per l'attracco delle superpetroliere da 200.000 tonnellate ed oltre, più idonei collegamenti con l'autostrada, l'ammodernamento degli impianti ferroviari, l'acquisizione di nuovi spazi a monte dell'attuale cinta portuale e nell'am-

bito del territorio del consorzio delle aree industriali.

Alle suddette opere — alle quali deve aggiungersi l'ammodernamento in corso delle attrezzature portuali — si sta provvedendo da parte del Ministero dei lavori pubblici e della Cassa per il Mezzogiorno con i fondi della legge-stralcio di potenziamento delle attrezzature portuali.

La realizzazione dell'oil-terminal per le petroliere deve necessariamente essere completata funzionalmente mediante la costruzione di un adeguato bacino di carenaggio, di alta capacità, il quale risponda a una serie di esigenze particolarmente sentite dello scalo partenopeo, che vanno dall'accrescimento del traffico petrolifero, conseguente

LEGISLATURA V - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

al già programmato potenziamento delle raffinerie esistenti, al potenziamento dell'attività dei cantieri navali, alla installazione, in conformità con le prescrizioni della Convenzione di Londra, di una importante stazione di degasificazione.

Un siffatto bacino nello scalo napoletano ha importanza nazionale, non soltanto perchè Napoli si trova in una posizione baricentrica rispetto a tutti gli altri porti del Mediterraneo, onde è logico prevedere che le petroliere di grande tonnellaggio del Mediterraneo si appoggeranno all'isola galleggiante (oil-terminal), ma anche perchè si impone la necessità di garantire maggior lavoro al porto di Napoli ed al suo *hinterland*.

Queste motivazioni tecniche sono alla base della decisione del Comitato interministeriale della programmazione economica, che, nella seduta dell'8 febbraio 1968, richiamandosi ad uno studio interministeriale promosso dal Ministero della marina mercantile, ha proposto il finanziamento e la costruzione di un super-bacino di carenaggio in Napoli.

Il presente disegno di legge mira, appunto, a tradurre in realtà il voto formulato dal CIPE attraverso il finanziamento della opera con un sistema analogo a quello seguito per la costruzione dei bacini di carenaggio di Livorno e Trieste.

Esso comporta la costituzione di un apposito Consorzio cui parteciperanno la « Fincantieri », la Provincia, il Comune, la Camera di commercio, industria ed agricoltura e l'Ente autonomo del porto di Napoli, il quale dovrà provvedere alla realizzazione dell'opera assicurando il finanzia-

mento del 20 per cento del costo complessivo della spesa.

Per quanto riguarda la determinazione della presumibile spesa necessaria, occorre tener conto dei più recenti elementi sulla evoluzione delle costruzioni navali nel mondo: si può con certezza affermare che i già cospicui tonnellaggi raggiunti dalle petroliere oggi in costruzione (oltre 300.000 TPL) saranno superati in prossimo avvenire. Progetti di navi da 400-500.000 tonnellate di portata sono infatti in elaborazione presso vari cantieri sia europei che giapponesi.

Questa considerazione deve essere tenuta presente nel determinare le dimensioni da assegnare ad un'opera quale quella di un bacino di carenaggio destinato alle grosse navi, la cui validità deve essere misurata sul metro di molti decenni per non dire addirittura di un secolo.

Tali fattori, unitamente a quello principale costituito dalle nuove dimensioni che si propone di assegnare al progettato bacino, fanno ritenere che il costo dell'opera sarà superiore a quello preventivato per opere analoghe in altri porti d'Italia e raggiungerà, secondo un calcolo necessariamente approssimativo, i 15 miliardi di lire.

Tenuto conto dell'aliquota di spesa gravante sul Consorzio, il contributo a carico dello Stato può pertanto essere determinato complessivamente in 12 miliardi, come precisato nell'articolo 1 del presente disegno di legge.

Alla copertura di tale spesa, ripartita in cinque esercizi finanziari (dal 1969 al 1973), provvede l'articolo 2 del disegno di legge stesso.

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.