

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 666

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**LOBIANCO, IANNIELLO, CORTESE, ALLOCCA, de STASIO, FOSCHINI,
BOSCO, D'ANTONIO, ROSATI, NAPOLITANO FRANCESCO, MANCINI
VINCENZO, BIANCHI GERARDO, SCOTTI**

Presentata il 13 novembre 1968

Costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Napoli

ONOREVOLI COLLEGHI! — Nel quadro delle direttive programmatiche, trova collocazione la funzione del porto di Napoli, che rappresenta uno dei punti essenziali sui quali si impernia lo sviluppo delle regioni meridionali.

In accordo con tale politica, condivisa da tutte le autorità a livello locale e regionale, è stata iniziata un'azione di potenziamento dello scalo partenopeo indirizzata ad attrezzare lo stesso come « porto contenitori », a dotarlo di un Oil-Terminal con la costruzione di un'isola galleggiante per l'attracco di petroliere da 200.000 tonnellate ed oltre, ad assicurare collegamenti rapidi e veloci con l'autostrada, ad ammodernarne gli impianti ferroviari, a conquistare nuovi spazi immediatamente a monte dell'attuale cinta portuale e nell'ambito del territorio del consorzio delle aree industriali.

Questo programma, integrato dall'ammmodernamento in corso di tutte le attrezzature, è in via di attuazione con finanziamenti a carico del bilancio del Ministero dei lavori pubblici e della Cassa del mezzogiorno e gravanti sulla legge stralcio di potenziamento delle attrezzature portuali italiane.

In questo quadro di valide iniziative promozionali per lo sviluppo del porto di Napoli

assume particolare rilievo la esigenza di dotare lo scalo di un bacino di carenaggio moderno, di alta capacità, destinato ad integrare strutturalmente e funzionalmente l'Oil-Terminal.

In effetti, quest'ultima opera, oltre ad assumere un ruolo determinante nell'attrarre verso Napoli importanti correnti di traffico petrolifero deve costituire un incentivo ad una serie di attività che dovranno sorgere intorno ad esso e che vanno dal potenziamento delle raffinerie esistenti, già peraltro programmato dalle società che le gestiscono, ad una più decisa espansione dell'attività dei cantieri navali che gravitano sull'area napoletana, alla possibilità di realizzare, in armonia alle prescrizioni della Convenzione di Londra contro l'inquinamento delle acque, una efficiente stazione di degasificazione.

Oltre che opera indispensabile nel quadro della politica di potenziamento in corso, la costruzione di un grande bacino di carenaggio nello scalo napoletano riveste interesse nazionale ove si consideri che Napoli è il maggior porto che si trova lungo la rotta di ritorno delle navi che scaricano nei porti del Nord Europa e proprio alla distanza utile per degasificare, con deviazione del tutto trascu-

rabile, rispetto alla destinazione del canale di Suez. Si trova, altresì, 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).

A ciò si aggiunga che il riordino a livello nazionale delle attività cantieristiche ed in particolare dei centri direzionali ha depauperato l'area napoletana di molte attività; donde la esigenza di promuovere iniziative riparatrici intese a garantire maggiore lavoro al porto ed al suo *hinterland*.

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

La presente proposta mira, appunto, a tradurre in realtà il voto formulato dal CIPE attraverso il finanziamento dell'opera che viene erogato utilizzando gli schemi seguiti per la costruzione dei bacini di carenaggio di Livorno e Trieste, schemi che hanno dato lusinghieri risultati.

Essa prevede la costituzione di un apposito consorzio costituito dalla « Fincantieri », dalla provincia, dal comune, dalla Camera di commercio, industria ed agricoltura e dall'Ente autonomo del porto di Napoli, che dovrà provvedere alla realizzazione dell'opera assicurando il finanziamento del 20 per cento del costo complessivo della stessa.

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 tonnellate di portata lorda) saranno superati in un prossimo avvenire.

Progetti di navi da 400-500.000 tonnellate di portata sono infatti in gestazione presso vari cantieri sia europei che giapponesi.

Analogamente gli orientamenti dell'industria cantieristica dell'uno e dell'altro continente sembrano attestarsi su dimensioni alquanto superiori a quelle fino ad oggi raggiunte.

Per citare gli esempi a noi più vicini, basta ricordare che i cantieri francesi dell'Atlantico hanno ampliato il loro scalo bacino Jean Barth rendendolo idoneo alla costruzione di

navi petroliere fino a 700.000 tonnellate, che il cantiere olandese Verolme, recentemente fusosi con altro importante cantiere olandese, ha iniziato la costruzione di un bacino per navi della portata di circa un milione di tonnellate, che i cantieri inglesi Harland & Wolff pubblicizzano già oggi la possibilità di affrontare la costruzione di navi di tonnellaggi analoghi.

Il raggiungimento di queste fino a pochi anni or sono inconcepibili capacità di trasporto viene realizzato non soltanto aumentando, come è logico, la lunghezza dei nuovi scafi, i più recenti dei quali si avvicinano oramai ai 400 metri, ma influenzando in modo particolare sulla larghezza degli scafi medesimi.

Queste constatazioni debbono essere tenute presenti nel determinare le dimensioni da assegnare ad un'opera quale è quella di un bacino di carenaggio destinato alle grosse navi, la cui validità deve essere misurata sul metro dei molti decenni per non dire addirittura di un secolo.

Pur non volendo seguire certe previsioni avveniristiche che fanno preconizzare a taluno l'avvento della portata di 800.000 e addirittura di 1 milione di tonnellate, sembra tuttavia opportuno che nella determinazione delle dimensioni da assegnare all'opera predetta si abbia a prendere a riferimento almeno la portata di 500.000 tonnellate in peso morto.

Ed è in relazione a questa previsione che le dimensioni ottimali del nuovo bacino, di cui si propone di dotare il porto di Napoli, dovrebbero essere fissate in metri 400 di lunghezza ed in metri 70 di larghezza utile.

Occorre riconoscere anche che, qualunque soluzione sarà adottata, essa, per essere consona ad una economica gestione del bacino ed allo sviluppo delle attività industriali connesse con la riparazione navale, comporta in ogni caso opere marittime di largo respiro.

Questi fattori, unitamente a quello principale costituito dalle nuove dimensioni che si propone di assegnare al progettato bacino, fanno salire notevolmente il costo dell'opera rispetto a quello preventivato per opere analoghe in altri porti d'Italia.

Per ragioni su esposte una valutazione approssimativa delle opere connesse con la realizzazione di un bacino in muratura delle dimensioni sopra accennate, fa ascendere il costo medesimo a non meno di 15 miliardi di lire.

L'opera va realizzata e presto, perché richiesta da esigenze di sviluppo economico e di progresso sociale.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Il Ministro 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 3 miliardi nell'anno finanziario 1970, di lire 4 miliardi rispettivamente negli anni finanziari 1971 e 1972.

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.