

COMMISSIONE IX

LAVORI PUBBLICI

6.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 28 FEBBRAIO 1980

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SULLO

INDICE

	PAG.
Missioni:	
PRESIDENTE	27
Proposte di legge (Discussione e rinvio con nomina di un Comitato ristretto):	
RUBINO ed altri: Modifiche alla legge 27 dicembre 1973, n. 927, concernente la costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Palermo (1136);	
SALADINO ed altri: Disposizioni integrative della legge 27 dicembre 1973, n. 927, concernente la costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Palermo (1238)	27
PRESIDENTE	27, 29, 30, 31
BOTTA	29
CIUFFINI	30
GIGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	29, 30
REINA	31

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento, i deputati Botta, Castoldi, Facchini, Falconio, Rocelli, Susi, Tancredi, sono in missione per incarico del loro ufficio.

Discussione delle proposte di legge Rubino ed altri: Modifiche alla legge 27 dicembre 1973, n. 927, concernente la costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Palermo (1136); Saladino ed altri: Disposizioni integrative della legge 27 dicembre 1973, n. 927, concernente la costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Palermo (1238).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Rubino, Russo Giuseppe e La Loggia: « Modifiche alla legge 27 dicembre 1973, n. 927, concernente la costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Palermo »; Saladino, Lauricella e Reina: « Disposizioni in-

La seduta comincia alle 10.

ERMELLI CUPELLI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(E approvato).

tegrative della legge 27 dicembre 1973, n. 927, concernente la costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Palermo ».

Su queste proposte di legge riferirò io stesso, sostituendomi al relatore, onorevole Carenini, che mi ha comunicato di non poter intervenire alla seduta odierna.

Comunico, intanto, che la V Commissione bilancio ha espresso, in data 6 febbraio scorso, parere favorevole sui testi di legge in esame, ma « a condizione che l'articolo unico venga modificato nel senso di prevedere che alla copertura della spesa si faccia fronte, per l'anno 1980, quanto a un miliardo, mediante riduzione del capitolo 6856 alla voce: "Censimenti ISTAT generali", e per il rimanente importo, si faccia rinvio alla "legge finanziaria" ».

Devo poi rendere noto alla Commissione che mi è giunta una nota del presidente della FINCANTIERI, di cui do lettura: « Non senza viva sorpresa, il 12 dicembre 1979, è stata presentata da parlamentari democristiani e socialisti una proposta di legge che tende a ripristinare l'assegnazione di fondi per la costruzione a Palermo di un nuovo bacino di carenaggio per navi fino a 150 mila tonnellate. Per una obiettiva valutazione della situazione, occorre in primo luogo ricordare che l'esigenza di questa realizzazione fu prospettata allorché si temette che l'esistente bacino galleggiante per navi fino a 150 mila tonnellate, affondato a seguito del fortunale dell'ottobre 1973, non potesse più essere recuperato. In quell'occasione, con legge dello Stato 27 dicembre 1973, n. 927, vennero stanziati 16 miliardi per la costruzione di un bacino fisso in muratura, di caratteristiche equivalenti a quello considerato perduto, facendosi obbligo alla Società Bacino di Palermo di concorrere con il 20 per cento alla realizzazione dell'opera.

Contrariamente alle previsioni, il bacino affondato ha potuto essere invece recuperato ed, a spese della Società Bacini Siciliani, rimesso in esercizio fin dal marzo 1976. Conseguentemente, i lavori per l'equivalente bacino fisso in muratura non sono mai stati avviati.

A questo punto, essendo recentemente entrato in esercizio anche il nuovo grande bacino per navi fino a 400 mila tonnellate, è stato assicurato al sistema portuale e cantieristico di Palermo la disponibilità di ben quattro bacini di carenaggio nelle diverse gamme di prestazioni, il che rende del tutto superflua ed economicamente ingiustificabile la realizzazione di un ulteriore bacino.

Per quest'ultimo, infatti, non si potrebbero formulare previsioni di adeguato utilizzo, principalmente in base a considerazioni sull'incapacità del mercato di saturare una simile offerta di carenaggi, tenuto anche conto della grave situazione di crisi delle riparazioni navali. Pertanto, anche se la proposta di legge assegnerebbe l'incarico della costruzione del nuovo bacino all'Ente Porto di Palermo, corre l'obbligo di evidenziare che la spesa per un ulteriore bacino si presenterebbe superflua ed improduttiva in un sistema italiano già ampiamente potenziato ed in un'area palermitana già largamente dotata.

In conclusione, si ritiene che questo progetto debba essere respinto nella maniera più ferma perché privo di qualsiasi fondamento, evitando l'impiego in opere pubbliche inutili e superflue di risorse che potrebbero avere più proficua destinazione ».

Ricevuta questa lettera, ho cercato di rendermi conto della posizione assunta, in passato, dal Governo. Dalla documentazione raccolta, è risultato che, nella riunione del 23 luglio 1978 del CIPE, in cui si discusse anche della costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Napoli, il presidente Morlino, dopo aver ringraziato il sottosegretario Fontana, che aveva riferito sulla questione, « pone in rilievo che l'istruttoria condotta per il CIPE dagli Uffici del Ministero ha sottolineato l'antieconomicità di iniziative del genere di quelle prospettate per Napoli. Saggiunge, infatti, che a Genova, La Spezia e Trieste sono stati già realizzati o sono in fase di avanzata realizzazione bacini di carenaggio per navi di grossa stazza e che altri sono in esercizio a Malta ed in altri paesi africani. L'offerta di lavoro per tali can-

tieri è di gran lunga superiore alla domanda di utilizzo. Ciò porterebbe ad escludere l'ulteriore iter del provvedimento amministrativo per il bacino di carenaggio di Napoli ed anche per quello previsto per Palermo ».

Dopo di ciò, il Ministero dei lavori pubblici non ha più fatto nulla per il bacino di carenaggio di Palermo: esso, del resto, era anche contrario a quello di Napoli, che tuttavia fu a suo tempo deciso, come ricorderanno.

Mi sembra opportuno, a questo punto, che il relatore o un apposito Comitato ristretto proceda ad un approfondimento della situazione, soprattutto dopo che abbiamo preso atto della posizione espressa, in maniera molto ferma e decisa, dalla FINCANTIERI.

Ricordo che a Palermo vi sono già in esercizio alcuni bacini di carenaggio, galleggianti e fissi in muratura, idonei alle diverse stazze navali: l'ultimo, adatto ad ospitare navi fino a 400 mila tonnellate, è entrato in esercizio nel gennaio di quest'anno, cioè esattamente dopo la presentazione delle proposte di legge.

Credo di aver assolto al mio compito di presentarvi il problema così com'è lasciando alla Commissione quello di stabilire quali approfondimenti debbano essere compiuti. Naturalmente chiediamo all'onorevole sottosegretario di esprimere il suo giudizio.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Per la verità mi apprestavo anch'io a chiedere un rinvio, ma per una ragione nettamente opposta a quella di cui parla il presidente Basilico; in effetti questa mattina mi sono trovato di fronte al problema dell'appalto-concorso del 1974 della società Bacino di Palermo per i lavori nel porto di Palermo di cui non si fa affatto cenno nelle proposte di legge all'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Il Consiglio di Stato non ha dato parere favorevole.

BOTTA. Però i lavori sono stati appaltati.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'appalto è stato fatto dalla Bacino di Palermo Spa, società costituita per il 50 per cento con capitale della società Bacini Siciliani, collegata ai Cantieri navali riuniti, del gruppo Fincantieri, e per il 50 per cento con capitale dell'ESPI (Ente siciliano per la promozione industriale).

PRESIDENTE. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha dato la sua approvazione in data 7 aprile 1976, ma il Consiglio di Stato, dopo aver rilevato che l'amministrazione doveva tenere per fermo che il contributo dello Stato era già stato fissato, non ha approvato l'appalto. Anche il CIPE ha espresso il suo giudizio e poi si è fermato tutto.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Consiglio di Stato deve essersi pronunciato sulla bozza di convenzione che deve essere stipulata tra il Ministero dei lavori pubblici e la Bacini Siciliani per attuare il disposto della legge.

PRESIDENTE. Non è l'appalto alla Contag Spa.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ma questo risulta solo nella bozza. Inoltre ho trovato traccia di due decreti interministeriali del Ministero dei lavori pubblici e del Ministero del tesoro che, nelle more del perfezionamento della convenzione, accreditano già alla Bacino di Palermo Spa i 16 miliardi previsti dalla legge 27 dicembre 1973, n. 927; infatti la concessione del contributo a tale società in base all'articolo 2 della citata legge n. 927 viene stabilita dal decreto dell'8 aprile 1974, il cui articolo 2 precisa che tale contributo « sarà corrisposto alla società Bacino di Palermo in base ai criteri e alla disciplina del rapporto di convenzione che sarà contenuto nella apposita convenzione ».

PRESIDENTE. Quanto da me riferito è successivo a tutto ciò.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Addirittura con legge successiva alla legge n. 492, in occasione dello stanziamento di 115 miliardi, vengono assegnati cinque miliardi ai quattro porti di Genova, Palermo, Livorno e Trieste che, in base al decreto del 1° gennaio 1975 dei ministri della marina mercantile e dei lavori pubblici, sono così distribuiti: al Consorzio del porto di Genova 3 miliardi e 200 milioni, alla Bacino di Palermo Spa 1 miliardo e 300 milioni, al Consorzio Livornese Bacini di carenaggio 350 milioni, all'Arsenale di Trieste 150 milioni. Nel frattempo l'ufficio contratti del Ministero aveva predisposto la convenzione da firmare a seguito dell'appalto-concorso, convenzione che è stata sottoposta al parere del Consiglio di Stato il quale ha avanzato delle riserve; ma per due volte i risultati dell'appalto-concorso sono andati al Consiglio superiore dei lavori pubblici e sono stati approvati.

In definitiva, a prescindere dalla considerazione se il bacino in questione sia necessario o meno — per il presidente Basilico è necessario soltanto l'Arsenale di Trieste ed egli ha chiaramente manifestato di essere contrario a tutti gli altri —, la situazione che consegue da quanto detto è che per non avere, dal 1973 ad oggi, attuato quell'intervento necessario del 20 per cento, per un porto meridionale che certamente ha delle caratteristiche speciali, di fatto si è resa inoperante la legge dello Stato n. 927 del 1973. Si aggiunga che un finanziamento di 16 miliardi, che allora sarebbe stato sufficiente alla costruzione del bacino, oggi richiede l'aggiunta di altri 16.

Quindi, senza tenere alcun conto della lettera del presidente Basilico, la validità del cui giudizio mi permetto di contestare, chiedo anch'io un rinvio della discussione in modo da poter approfondire questo problema dei rapporti intercorrenti con la Bacino di Palermo; non vorrei, infatti, che si ripetesse qualcosa di analogo a quanto avvenuto per l'Arsenale di Trieste dove i lavori sono rimasti bloccati per otto anni.

PRESIDENTE. Tutto quanto l'onorevole sottosegretario ha detto è giusto ed esatto, ma vi sono anche altre considera-

zioni da fare: l'appalto fu affidato, dopo che erano stati stilati i documenti di cui ha parlato il sottosegretario Giglia, alla società Contag con sede in Palermo con l'apporto di 16 miliardi e 690 milioni; il progetto fu sottoposto al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che espresse parere favorevole; siccome la cifra era superiore ai 16 miliardi, la società concessionaria la ridusse a 13 miliardi e 950 milioni e nel 1976 il Consiglio superiore dei lavori pubblici approvò questa nuova convenzione; il Consiglio di Stato, con voto del 18 gennaio 1977, espresse parere contrario e, secondo il Ministero dei lavori pubblici, le osservazioni espresse dal Consiglio di Stato non sono state ritenute superabili se non attraverso un provvedimento legislativo; però il Ministero dei lavori pubblici ha dovuto tener presente che il CIPE, come ho già detto, aveva sottolineato l'antieconomicità delle opere in questione.

Dovremo quindi necessariamente riesaminare meglio la situazione, in quanto penso che la nostra Commissione, legiferando su materia che attiene anche alla programmazione nazionale, deve farlo prendendo in considerazione tutti i termini del problema.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

CIUFFINI. Le notizie forniteci dal presidente ci lasciano, per la verità, fortemente perplessi: ci sono bacini di carenaggio che affondano e poi riemergono, bacini che si dicono necessari, mentre poi si dichiara che non servono affatto. Direi che l'approfondimento, di cui parlava lo stesso presidente, è assolutamente indispensabile, e, come è già accaduto in altre occasioni, il voler esaminare meglio le cose non significa necessariamente aver l'intenzione di rinviare a tempi lunghi una decisione.

Nel dichiararci d'accordo sulla costituzione di un Comitato ristretto, che possa addivenire rapidamente ad una conclusione, sia essa positiva o negativa, della questione, desideriamo però fare alcune considerazioni.

Ci sembra che il problema di fondo non sia tanto quello cui faceva riferimento l'onorevole Giglia, cioè il rispetto o meno di una precisa disposizione data in passato (la questione degli appalti-concorso, eccetera), anche se tutto ciò è molto importante, quale prova di come si svolgano le cose nel nostro paese. Piuttosto, la domanda cui dobbiamo rispondere è se questo bacino di carenaggio serva o meno. Non credo che la nostra Commissione possa decidere la costruzione di un bacino di tale importanza a Palermo, se non dopo aver acquisito una serie d'informazioni che dimostrino se esso sia utile o no nell'ambito della programmazione nazionale.

Inoltre, ciò che di più colpisce, nella lettera del presidente Basilico, è l'affermazione per cui il mercato delle riparazioni navali sarebbe in crisi. Il nostro gruppo era fino a poco fa favorevole alla approvazione delle proposte di legge, perché le informazioni che avevamo da altre fonti ci dicevano invece che il mercato delle riparazioni potrebbe andare bene, e che in ultima analisi una pluralità di bacini di carenaggio in un porto situato al centro del Mediterraneo, come quello di Palermo, potrebbe consentire un aumento della quota di mercato nazionale.

Il Comitato ristretto da costituire dovrebbe quindi non solo preoccuparsi di quelle questioni formali cui ho fatto cenno, ma anche e soprattutto verificare se il mercato delle riparazioni navali sia in questo momento in grado di fornire lavoro a questo ipotizzato bacino di carenaggio, e quindi se esso serva o meno nel quadro complessivo dell'economia del paese.

REINA. Sono favorevole alla costituzione di un Comitato ristretto, che prenda in

considerazione tutto quanto abbiamo appreso nell'odierna seduta e che accerti, in via preliminare, se rispondano a verità i fatti esposti dall'onorevole sottosegretario di Stato (come io credo) e quali ne siano le conseguenze.

Il nostro giudizio sull'utilità o meno di questo bacino di carenaggio era diverso da quello che viene dato nel documento della FINCANTIERI, per le ragioni accennate dal collega Ciuffini: appunto perciò è necessario acquisire ulteriori elementi di valutazione, prima di prendere una decisione circa le proposte di legge in esame.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali. Pongo in votazione la proposta, da me formulata, di procedere alla nomina di un Comitato ristretto, per l'approfondimento della questione in oggetto.

(È approvata).

Comunico che ho chiamato a far parte del comitato - che sarà da me presieduto - gli onorevoli Carenini, Reina, Ebner, Balzardi, Facchini, Rossino, Ermelli Cupelli, Guarra, Botta e Adele Faccio.

Il seguito della discussione delle proposte di legge è pertanto rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 10,35.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO