

COMMISSIONE IX
LAVORI PUBBLICI

19.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 18 FEBBRAIO 1981

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SULLO

INDICE

| | PAG. |
|---|--------------------|
| Proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio): | |
| RUBINO ed altri: Modifiche alla legge 27 dicembre 1973, n. 927, concernente la costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Palermo (1136); | |
| LA TORRE ed altri: Modifiche alla legge 27 dicembre 1973, n. 927, concernente la costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Palermo (1199); | |
| 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) | 153 |
| PRESIDENTE | 153, 156, 157, 158 |
| BOTTA | 157 |
| FORNASARI, <i>Relatore</i> | 154 |
| PADULA | 158 |
| ROSSINO | 157, 158 |
| RUBINO | 156 |
| SANTI | 156 |

La seduta comincia alle 12.

ROSSINO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Seguito della 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); La Torre ed altri: Modifiche alla legge 27 dicembre 1973, n. 927, concernente la costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Palermo (1199); 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 il seguito della discussione abbinata delle proposte di legge di iniziativa dei depu-

tati Rubino ed altri: « Modifiche alla legge 27 dicembre 1973, n. 927, concernente la costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Palermo »; La Torre ed altri: « Modifiche alla legge 27 dicembre 1973, n. 927, concernente la costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Palermo »; Saladino ed altri: « Disposizioni integrative della legge 27 dicembre 1973, n. 927, concernente la costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Palermo ».

Desidero richiamare brevemente alla memoria dei colleghi l'iter delle proposte di legge che sono in discussione nella seduta odierna: per il loro esame si addivenne alla costituzione di un Comitato ristretto; l'onorevole Carenini, che era stato nominato relatore, per ragioni di salute ha dovuto rinunciare all'incarico ed il collega Fornasari, su mia indicazione, lo ha sostituito; infine, non bisogna dimenticare che una delegazione della Commissione ha compiuto una visita *in loco* e che delle conclusioni alle quali tale delegazione è pervenuta è doveroso tenere conto.

L'onorevole Fornasari ha facoltà di riferire sui lavori del Comitato ristretto.

FORNASARI, Relatore. Raccolgo l'eredità del precedente relatore, onorevole Carenini, che, come ha detto il presidente, ha dovuto lasciare l'incarico per ragioni di salute, e devo quindi dar conto alla Commissione di quanto si è fatto per giungere ad una soluzione positiva dei problemi sollevati dalle proposte di legge in esame.

A seguito della visita compiuta da una nostra delegazione a Palermo, abbiamo potuto, oltre che constatare la situazione del porto di quella città, prendere opportuni contatti con le forze politiche locali, d'intesa con le quali è stato messo a punto il seguente testo unificato delle proposte di legge:

ART. 1.

L'Ente Porto di Palermo è autorizzato a costituire una società con uno o più soci della Bacino di Palermo S.p.A. per

la realizzazione di un bacino in muratura idoneo ad ospitare navi fino a 150 mila tonnellate.

La convenzione che dovrà disciplinare il regime della concessione, sarà stipulata tra il Ministero dei lavori pubblici e la società che va a costituirsi entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente legge.

Eventuali diritti ed oneri della società Bacino di Palermo conseguenti alla applicazione della legge 27 dicembre 1973, n. 927, afferiscono alla costituenda società.

ART. 2.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a concedere alla nuova società di cui al primo comma dell'articolo 1 della presente legge un contributo pari all'80 per cento della somma necessaria per la costruzione del bacino in muratura e delle opere complementari.

Le modalità di erogazione di detto contributo saranno fissate con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro del tesoro.

ART. 3.

Per la realizzazione del bacino di cui all'articolo 1 della presente legge è autorizzata la spesa di lire 32.000 milioni da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 3.000 milioni nell'esercizio finanziario 1981, lire 6.000 milioni nell'esercizio finanziario 1982, lire 7.000 milioni negli esercizi finanziari 1983, 1984 e 1985.

ART. 4.

Alla copertura dell'onere di lire 5.000 milioni, derivante per l'esercizio finanziario 1981 dall'applicazione della presente legge, si provvederà mediante corrispondente riduzione del capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

Per la copertura della spesa per i successivi esercizi si provvederà mediante iscrizione delle somme nei capitoli di spesa del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

ART. 5.

Per la partecipazione al capitale sociale della nuova Società di cui al primo comma dell'articolo 1 della presente legge il fondo di dotazione dell'IRI è aumentato di lire 2.000 milioni.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato altresì a concedere un contributo di lire 2.000 milioni all'Ente porto di Palermo.

ART. 6.

Alla copertura dell'onere di cui all'articolo 5 della presente legge si provvederà mediante corrispondente riduzione del capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

Come si vede, l'articolo 1 del nuovo testo prevede la costruzione di un bacino in muratura idoneo ad ospitare navi fino a 150 mila tonnellate di stazza lorda: in sede locale è infatti emerso un orientamento concorde circa l'opportunità di avviare al più presto questa nuova opera nel porto di Palermo. Le forze politiche siciliane hanno però trovato un diverso punto d'intesa, rispetto a quello da loro stesse suggerito ed espresso nelle tre proposte di legge in discussione, a proposito della società cui affidare la concreta realizzazione dell'opera stessa. Tale decisione, ora presa, risente della lunga e cattiva vicenda della legge n. 927 del 1973, la quale prevedeva, come concessionaria per la costruzione del bacino di carenaggio, la società « Bacino di carenaggio » di Palermo.

Si prevede invece, nel nuovo testo, che l'Ente porto di Palermo sia autorizzato a costituire una società con uno o più

soci della Bacino di Palermo S.p.A., per la costruzione dell'opera in questione, lasciando ad una successiva convenzione, da stipularsi tra Ministero dei lavori pubblici e società da costituirsi, la disciplina del regime di concessione.

L'impegno finanziario del Ministero dei lavori pubblici - di cui all'articolo 2 del nuovo testo - copre l'80 per cento della somma necessaria per la costruzione del bacino, con forme di erogazione di tale contributo da concertarsi tra ministro dei lavori pubblici e ministro del tesoro.

Ricordo che sulle tre proposte di legge in esame avevamo acquisito il parere della V Commissione bilancio, che era favorevole ma a condizione di modificare le forme di copertura finanziaria, con la specifica raccomandazione che, per l'anno 1980, si variasse per 1 miliardo la riduzione del capitolo n. 6856, e che per il rimanente importo si rinviasse alla « legge finanziaria ». Ora, nel testo unificato concordato con le forze politiche siciliane, la spesa prevista è stata modificata, con riferimento sia all'entità, sia alla fonte di reperimento dei fondi, come si può rilevare dagli articoli 3, 4, 5 e 6.

Ritengo, pertanto, assolutamente necessario, per proseguire l'esame in sede legislativa, acquisire il parere della V Commissione bilancio sul nuovo testo che ho illustrato. Infatti, se dovesse valere l'indicazione da quella Commissione a suo tempo data, cioè di inserire il previsto finanziamento nell'ambito della « legge finanziaria », dovremmo rapidamente instaurare una certa procedura, e non so nemmeno se ciò sarebbe possibile, in termini di tempo. Ove, invece, non valesse più quel suggerimento, si tratterebbe di sapere con precisione attraverso quali spostamenti di poste di bilancio potremmo reperire lo stanziamento occorrente, che è stato fissato in 32 miliardi di lire da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, ripartendolo negli esercizi finanziari dal 1981 al 1985.

Questa è, in sostanza, la proposta del relatore: recepire la proposta che viene dalle forze politiche siciliane e, prima di procedere ad un suo più dettagliato

VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1981

esame, inviare il testo unificato alla V Commissione bilancio perché possa esprimere il prescritto parere.

SANTI. Ringraziando l'onorevole Fornasari per la sua precisa relazione, desidero rivolgere alla Commissione l'invito a rinviare a domani il seguito della discussione sulle proposte di legge al nostro esame in modo da consentire all'onorevole Reina, oggi impegnato nei lavori del Comitato centrale del partito socialista, di prendere parte alla discussione sulle linee generali, come ha espressamente detto di voler fare (anche nella sua qualità di cittadino palermitano).

RUBINO. Non ho motivo di oppormi ad una simile richiesta, anche in considerazione del fatto che dobbiamo ancora acquisire il parere della V Commissione bilancio; comunque, nel caso in cui il Presidente ritenesse opportuno iniziare la discussione sulle linee generali, sarebbe mia intenzione prendere la parola.

PRESIDENTE. Credo che potremmo iniziare oggi stesso la discussione sulle linee generali del testo sottopostoci dal Comitato ristretto — ovviamente senza concluderla, consentendo così all'onorevole Reina di prendere la parola nella prossima seduta — sia per deciderne l'invio eventualmente domani alla Commissione bilancio per l'espressione del parere, sia al fine della scelta del testo base per la discussione degli articoli.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

RUBINO. Desidero fare qualche precisazione che vada ad aggiungersi alle considerazioni dell'onorevole Fornasari, che ringrazio per il lavoro che ha svolto e per la visita che ha compiuto, insieme ad altri colleghi, ai cantieri di Palermo. Credo che tale visita sia stata estremamente

utile in quanto è stato possibile rendersi conto che senza la costruzione di un bacino intermedio i cantieri navali di Palermo non potranno servire tutta una serie di navi di medio tonnellaggio che continueranno, quindi, a dirigersi verso i porti di Malta, Marsiglia o Barcellona per le riparazioni. Infatti, molte commesse non possono essere accettate perché le navi di grande e medio tonnellaggio non possono accedere al cantiere, mentre per il piccolo bacino vi è un monte di commesse altissimo i cui tempi di realizzazione arrivano fino al 1982. È, quindi, quanto mai sentita l'esigenza della costruzione di questo bacino intermedio. Si deve poi tener conto del fatto che, a causa della lunghezza del tragitto, mentre i bacini dell'estremo oriente sono convenienti per quanto concerne le grandi riparazioni, le piccole e medie riparazioni vengono fatte nei bacini del Mediterraneo, essendo il Mediterraneo la rotta di passaggio per le navi-cisterna di ritorno che si trovano nella posizione di *cash free*.

L'esigenza di determinare un completamento delle attrezzature dei cantieri navali di Palermo non è stata soltanto sancita da numerose assemblee di operai e, quindi, dalle forze sindacali, ma è anche la risultante di una azione comune e convergente di tutte le forze politiche. Il testo presentato dal relatore, infatti, costituisce il punto di arrivo di una valutazione comune che è stata compiuta a livello di Presidenza della Regione siciliana con la collaborazione di tutti i partiti nonché delle organizzazioni sindacali. A questo punto, vorrei che la Commissione prendesse atto — anche alla luce della dichiarazione dell'onorevole Santi — della lettera che lo scorso anno fu inviata dalla Fincantieri, una lettera già giudicata inammissibile per una serie di giudizi in essa espressi e che io respingo formalmente, nel merito come nella sostanza, per il tipo di aggettivazione in essa adottato; ricordo, inoltre, esattamente che un anno fa, nel febbraio 1980, questa Commissione approvò, per i porti di Trieste, Livorno, Napoli e Genova provvedimenti analoghi a quelli che si stanno ora chiedendo per

il porto di Palermo. Poiché il piano per la cantieristica aveva già dato precise indicazioni per quanto si attiene al porto di Palermo, ritengo che, in adesione a tali indicazioni, sia ora opportuno definire tutto l'arco delle possibilità operative per le riparazioni navali e, quindi, stabilire la costruzione del richiesto bacino di carenaggio.

L'articolo 1 del testo presentato dall'onorevole Fornasari dispone: « L'Ente porto di Palermo è autorizzato a costituire una società con uno o più soci della Bacino di Palermo Spa ». Il significato di tale disposizione mi sembra evidente: dal momento che la Bacino di Palermo Spa è costituita per il 50 per cento da capitale della Fincantieri e per il 50 per cento da capitale della Regione siciliana, se si mantenesse la stessa composizione societaria la Fincantieri, che continua ad esprimere un parere negativo — parere che valutiamo in termini puramente colonialistici —, bloccherebbe nuovamente la realizzazione del bacino. Il Parlamento, quindi, deve prevedere la possibilità della costituzione di una società con la sola Regione siciliana; le quote dovrebbero essere proporzionali cosicché, con la presenza della Regione e dell'Ente porto, si avrebbe una maggioranza capace di superare la posizione di ostilità che dal 1973 rende impossibile la costituzione di questo bacino.

Concludendo, ricordo che il bacino di carenaggio di Palermo è previsto già dalla legge 27 dicembre 1973 e che soltanto un atteggiamento incomprensibile quanto ingiustificato della Fincantieri non ne ha ancora permesso la realizzazione a otto anni di distanza.

BOTTA. Non vorrei apparire in contrasto con quanto poco fa è stato ricordato dal collega Rubino, ma il relatore ha accennato ad una nuova proposta di legge, o meglio ad un nuovo testo unificato delle proposte di legge in discussione, del quale soltanto in questo momento ho potuto prendere visione.

Mi pare che il relatore, senza entrare nel merito, abbia prospettato la necessità di chiedere un parere alla V Commissione

bilancio e ad altre Commissioni competenti, per quanto riguarda sia la realizzazione dell'opera, sia, soprattutto, la spesa per essa prevista. Ma, entrando nel merito della questione, devo ripetere innanzitutto che solo in questo momento vengo a conoscenza del nuovo testo illustrato poc'anzi dal relatore.

Già durante l'esame delle tre proposte di legge erano emerse delle perplessità, in ordine all'ente che doveva realizzare il bacino di carenaggio (e che mi pare abbia praticamente rinunciato all'incombenza, a prescindere dalla lettera che ci era stata inviata dal presidente della Fincantieri), ed alla stessa opportunità di realizzare o meno altri bacini di carenaggio nel nostro paese, non tanto per le nuove costruzioni, quanto per le riparazioni navali.

Ora, nel nuovo testo, si è sconvolta l'ipotesi inizialmente prevista per quanto concerne la società concessionaria, e viene previsto l'intervento dell'Ente porto di Palermo. Tenendo presente questo, insieme con gli altri problemi esistenti, ritengo indispensabile un rinvio dell'esame, per consentire ai membri della Commissione l'approfondimento delle questioni che il nuovo testo propone.

RUBINO. La mania torinese di dare calci al sud non lo ha nemmeno fatto stare attento!

BOTTA. Che significa questo? Io mi sono basato sulle parole del relatore.

PRESIDENTE. Il relatore, comunque, ha illustrato non una sua personale elaborazione, bensì un testo che corrisponde anche agli accordi avuti con le forze politiche siciliane.

ROSSINO. Ricordo che una delegazione della nostra Commissione ha compiuto, come qui è stato già detto, una visita a Palermo, per prendere conoscenza del problema in questione, e trovare il modo migliore per risolverlo: la conclusione cui siamo pervenuti è di procedere alla costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di quella città, ed è per questo che

VIII LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1981

dobbiamo andare avanti nei nostri lavori, e giungere a dei risultati operativi. Non mi pare, infatti, che le ricorrenti perplessità che vengono affacciate abbiano fondamento.

Intanto, ci sono da utilizzare i fondi stanziati dalla legge n. 927 del 1973 per la costruzione di un bacino di carenaggio da 150 mila tonnellate di peso lordo. È vero, volta per volta la Fincantieri ha espresso dei dubbi, ma noi sapevamo da cosa essi nascessero. Ricordo che, in proposito, avemmo una discussione presso questa Commissione, e l'allora sottosegretario per i lavori pubblici, onorevole Giglia, prese a nome del Governo una posizione favorevole alle proposte di legge, in contraddizione appunto con le perplessità manifestate dalla Fincantieri.

PADULA. E queste perplessità cosa riguardavano?

ROSSINO. Erano di ordine generale (ricevemmo anche una lettera dell'avvocato Basilicò), in ordine all'opportunità della costruzione di un nuovo bacino di carenaggio nel porto di Palermo. Ma si tratta di perplessità pretestuose; e che non abbiano motivo di esistere si evince anche dalle conclusioni di un'indagine conoscitiva condotta, in materia, dall'VIII Commissione permanente del Senato.

Per quanto riguarda il merito del problema, dobbiamo considerare che si tratta di costruire un bacino in un porto che si trova al centro delle rotte del Mediterraneo, e che è quasi il polmone della città: ai cantieri navali di Palermo lavorano migliaia di persone, tra addetti e lavoratori dipendenti da ditte collegate. Purtroppo, c'è una tendenza, da parte della Fincantieri, a mantenere questi cantieri navali in uno stato di permanente sofferenza ed incertezza per quanto riguarda le prospettive occupazionali, per relegarli al ruolo di cantieri-officina.

Invece, noi dobbiamo non solo dare adempimento alla legge del 1973, ma anche rilanciare questi cantieri, che potrebbero diventare il centro di un sistema meridionale misto, di costruzione e riparazione, trovandosi essi, come dicevo, nel cuore del Mediterraneo. In tal modo, sarebbero favorite la costruzione e la ricerca specializzata per quanto riguarda le imbarcazioni di piccolo e medio cabotaggio, e, comunque, si supererebbe la tendenza all'isolamento di questo porto, che si è cercato di far prevalere nel corso degli ultimi anni.

Il gruppo comunista è, pertanto, favorevole all'articolato che è stato concordato in sede regionale, anche per iniziativa del Presidente della Regione, tra le principali forze politiche, e ritiene che esso possa essere approfondito anche in questa sede: naturalmente, ciò non significa rinviare all'infinito gli adempimenti di cui alla legge del 1973 ed il rilancio dei cantieri navali di Palermo.

Dobbiamo, invece, proseguire la discussione sulla base del nuovo testo illustrato dal relatore, rinviando solo brevemente la discussione, anche per consentire di acquisire sul testo medesimo il parere delle Commissioni competenti.

PRESIDENTE. Tenendo conto delle richieste che sono state qui avanzate, propongo di rinviare a domani il seguito della discussione delle proposte di legge. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 12,30.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO