

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori MOLA, FER MARIELLO, LIBERTINI e VALENZA

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 26 LUGLIO 1979

Contributo ordinario dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Napoli

ONOREVOLI SENATORI. — Il presente disegno di legge tende a determinare il contributo ordinario dello Stato al Consorzio autonomo del porto di Napoli (CAP), indispensabile « allo scopo di provvedere all'esercizio commerciale dei porti della circoscrizione consortile, al loro miglioramento ed allo sviluppo del traffico », come è previsto dall'articolo 2 del decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, di istituzione del CAP, convertito, con modificazioni, nella legge 11 marzo 1974, numero 46.

Analoghi disegni di legge furono presentati al Senato e alla Camera dei deputati nel corso della VII legislatura, ma il loro esame si concluse soltanto con l'approvazione di una legge di erogazione di un contributo straordinario di lire 10 miliardi al CAP.

Con l'istituzione del CAP è stato compiuto, mediante legge formale, un negozio di fondazione; cioè un negozio giuridico di carattere speciale, avente come effetto fondamentale, primario, la creazione di un soggetto e, solo consequenzialmente, la statuzione di diritti ed obbligazioni. Con la legge suindicata viene organizzato un nuovo ente e vengono indicati i soggetti che vi partecipano — primo fra essi lo Stato — a carico dei quali per forza di legge nascono obbligazioni che devono essere adempiute per la vita e la vitalità dell'ente.

È detto nell'articolo 4 della suindicata legge istitutiva del CAP: « Per svolgere i compiti e le attribuzioni di cui all'articolo 2 il Consorzio dispone:

a) del contributo dello Stato disposto con legge;

a-bis) di un contributo straordinario annuo di avviamento di lire 500 milioni da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile in ciascuno degli esercizi finanziari dal 1974 al 1977;

b) dei contributi annuali degli altri enti consorziati da stabilire dai relativi organi competenti in base alle norme in vigore, sentita l'assemblea del Consorzio;

c) delle somme e dei contributi corrisposti dalle amministrazioni competenti, in applicazione delle convenzioni di cui ai numeri 7), 9) e 13) dell'articolo 2 e degli altri contributi che fossero deliberati da amministrazioni, enti od istituti interessati allo sviluppo ed alla gestione dei porti della circoscrizione consortile;

(omissis) ».

A distanza di cinque anni, lo Stato non ha ancora emanato la legge sul proprio contributo ordinario, di cui alla soprariportata lettera a); ed è inoltre da constatare che da

ben due esercizi è venuto anche a cessare il contributo straordinario annuo di cui alla successiva lettera *a-bis*). Gli altri enti consorziati traggono motivo dall'inadempienza dello Stato per ritardare la determinazione e l'erogazione dei loro contributi.

Dall'inadempienza dello Stato, è dunque nata una incertezza che blocca la vita del CAP.

Nella formulazione dei propri bilanci preventivi l'assemblea consortile ha adottato alcuni criteri di ripartizione percentuale dei contributi fra i vari enti partecipanti, con riferimento a parametri obiettivi (quali la popolazione, la superficie territoriale, il reddito *pro capite*, eccetera); forte ed unanime, però, è stata l'accusa allo Stato. Fin dall'assemblea del 19 luglio 1977, riunita per l'approvazione di un bilancio preventivo limitato alle strette necessità, è stato votato un ordine del giorno di invito al Governo a presentare un disegno di legge che stabilisca il proprio contributo ordinario.

Con l'approvazione del disegno di legge sui 10 miliardi di contributo straordinario per il ripianamento dei disavanzi accumulati dal CAP a partire dalla propria istituzione del 1974 — che ammonta appunto ad oltre 10 miliardi alla fine del 1978 — l'ente portuale di Napoli viene ad essere alleggerito dai forti oneri finanziari costituiti dagli interessi passivi per l'esposizione verso banche per crediti a breve, medio e lungo termine; ma resta uno squilibrio di bilancio che, se non tempestivamente corretto, porterà fatalmente alla formazione di nuovi disavanzi per l'avvenire.

Tenuto conto che la predetta somma di lire 10 miliardi è servita a coprire un disavanzo medio di lire 2 miliardi all'anno; che lo Stato non eroga più, dal 1° gennaio 1978, il contributo straordinario di avviamento di lire 500 milioni all'anno; che, nonostante ogni possibile sforzo di incremento delle entrate e di contenimento delle spese, il bilancio dell'esercizio in corso 1979 prevede ancora un disavanzo finanziario di lire 1,7 miliardi; che, infine, l'attività del CAP non può essere limitata alla sopravvivenza per necessità, ma deve espandersi per il raggiungimento dei nu-

merosi e vasti fini consortili, ne deriva che è indispensabile disporre, con legge formale, il contributo ordinario dello Stato al Consorzio autonomo del porto di Napoli di un ammontare almeno pari a lire 4 miliardi all'anno.

Si aggiunga che i compiti del Consorzio elencati nei diciotto punti di cui all'articolo 2 della legge istitutiva consortile prevedono attività di pura erogazione e di grande impegno finanziario, fra le quali è da indicare in via primaria l'elaborazione del piano regolatore dei porti della circoscrizione consortile.

Si tratta di un compito di grandissimo impegno, cui potrà farsi fronte solo attraverso lo sforzo congiunto, coordinato dal Consorzio autonomo del porto, di componenti scientifiche a livello universitario, di forze operative organizzate nelle varie associazioni di categoria, largamente rappresentate anche dalle Camere di commercio e, infine, da tecnici destinati a realizzare le varie opere progettuali. Tutto questo è d'uopo sottolineare non limitatamente al porto di Napoli, bensì agli altri sei porti consortili — Baia, Pozzuoli, Portici, Torre del Greco, Torre Annunziata e Castellammare di Stabia — i quali tutti hanno bisogno di interventi intesi alla loro completa ristrutturazione, così come reclamato dalle popolazioni interessate, giustamente critiche per i molti anni di disinteresse e di abbandono che il pubblico potere ha dimostrato per i problemi dei porti stessi.

Inoltre, l'espletamento in gestione diretta ed a proprie spese da parte del CAP dei servizi di pulizia e di illuminazione comporta un ulteriore forte aggravio del disavanzo finanziario, in quanto i contributi sia da parte dello Stato sia da parte della Regione, pur dovendo essere « congrui e necessari », secondo il disposto della legge, in realtà non hanno finora mai coperto nemmeno il 50 per cento delle spese relative.

Occorre poi ricordare che anche l'espletamento di attività connesse alla fornitura di servizi, quali la gestione dei mezzi meccanici o delle manovre dei carri ferroviari o dell'approvvigionamento idrico portuale, si

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

risolvono sempre in oneri finanziari per il Consorzio, poichè trattasi di servizi forniti a tariffa politica, come accade negli altri porti nazionali con i quali, peraltro, pur devesi sostenere se non la concorrenza almeno il confronto.

Resta infine da ricordare che il CAP è impegnato in un'azione di riorganizzazione interna delle proprie strutture (meccanizzazione dei servizi di pulizia, istituzione di un forno di incenerimento dei rifiuti, acquisto di nuovi spazzamare, acquisto di nuovi mezzi meccanici, specie per la movimentazione dei contenitori), in ordine alla quale occorre procedere a forti spese di investimento, che non possono essere affrontate se non con forme di pagamento differito (*leasing*) le quali rendono persistenti per lunghissimo periodo i relativi oneri finanziari, che sono comunque intesi a migliorare l'efficienza, quindi la produttività e, in ultima analisi, la redditività dei servizi gestiti.

In conclusione, si auspica che il Parlamento voglia adempiere a quanto esso stesso ha disposto da oltre cinque anni con l'articolo 4, lettera a), della legge istitutiva del CAP per giungere finalmente all'appro-

vazione del presente disegno di legge. Peraltro, di recente, la 10ª Commissione trasporti della Camera dei deputati, nella seduta del 29 marzo 1979, ha approvato il seguente ordine del giorno a firma dei deputati Martozotto Caotorta, Federico, Fiori, Salomone, Caldoro, Forte e Baghino:

« A conclusione della discussione sulla proposta di legge n. 2434 relativa all'erogazione di un contributo straordinario di lire 10 miliardi al Consorzio autonomo del porto di Napoli;

preso atto che il decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, convertito, con modificazioni, nella legge 11 marzo 1974, n. 46, fa obbligo di disporre con legge il contributo dello Stato al Consorzio autonomo del porto di Napoli e che finora nessuna iniziativa risulta assunta per adempiere tale obbligo,

impegna il Governo:

a provvedere in tal senso, fissando il contributo dello Stato di cui alla lettera a) dell'articolo 4 della suddetta legge n. 46 da erogarsi fino a quando saranno emanate ed attuate nuove norme generali di finanziamento dei porti italiani ».

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

Il contributo dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Napoli, previsto dall'articolo 4, lettera a), del decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, convertito, con modificazioni, nella legge 11 marzo 1974, n. 46, è determinato in lire 4 miliardi annui, a decorrere dal 1° gennaio 1979.

Art. 2.

Alla copertura dell'onere, derivante dall'attuazione della presente legge per l'anno finanziario 1979, si provvede mediante corrispondente riduzione dei fondi stanziati nel capitolo 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le variazioni di bilancio occorrenti.