

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori ANGELIN, CARLASSARA, SEGA, OTTAVIANI
e GRANZOTTO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 4 MARZO 1982

Contributo ordinario dello Stato a favore del Porto di Venezia

ONOREVOLI SENATORI. — Il contributo dello Stato a favore del porto di Venezia appare necessario per alleggerire la gestione dello scalo veneziano del carico debitorio pregresso e per consentire una drastica riduzione delle passività correnti.

Questo intervento dello Stato favorirà certamente quanti sono impegnati per la riorganizzazione della gestione portuale, per il miglioramento delle sue capacità competitive, l'aumento dei volumi di traffico e il risanamento economico dell'ente portuale.

La gestione del porto di Venezia sino a pochi anni or sono si svolgeva con bilanci sostanzialmente a pareggio, mentre negli ultimi tempi la situazione è venuta aggravandosi fino al punto che il carico debitorio, ammontante alla fine del 1980 a 12 miliardi, è più che raddoppiato nel 1981 e può superare i 36 miliardi nel corso del 1982, se non si affrontano i problemi strutturali e organizzativi relativi alla gestione portuale e se lo Stato non interviene per favorire il superamento della grave situazione di crisi esistente.

Il contributo ordinario dello Stato stabilito con il presente disegno di legge è di 5

miliardi a favore del Provveditorato al porto di Venezia delegato alla gestione del porto e dell'aeroporto.

Si tratta di un provvedimento di natura analoga a quella di iniziative già in atto per altri porti italiani, che godono di contributi statali o regionali.

Una delle cause dell'attuale stato di crisi dello scalo marittimo veneziano sta nell'insufficiente volume di merci trattate; dal 1963 al 1980, infatti, mentre i porti dell'alto Adriatico (esclusa Venezia) aumentavano il volume di traffico del 76 per cento e la loro presenza passava dal 32 per cento al 37 per cento della movimentazione complessiva dei porti del nord Italia, il porto di Venezia riscontrava una riduzione del 9 per cento delle merci movimentate.

Nel corso del 1981 la situazione è leggermente migliorata, ma non è stato sostanzialmente aumentato il volume di traffico rispetto agli anni precedenti al 1980.

Va inoltre considerato che per le merci trattate nel 1981 (3.800.000 tonn.) le ore di lavoro impiegate sono state del 30 per cento inferiori a quelle occorse nel 1979 per la stessa quantità di merci manipolate e il red-

dito reale complessivo è stato inferiore del 20 per cento.

Ciò dimostra un cospicuo aumento della produttività del lavoro, dovuto in larga misura a processi di trasformazione del traffico merci, che avvengono a monte delle operazioni portuali e consentono di ridurre i tempi di lavoro e i costi dovuti a « rotture di carico ».

Tutto ciò pone però immediatamente il problema di ristabilire un equilibrio fra costi e ricavi, dal momento che a costi sostenuti non corrispondono adeguati ricavi, per la discontinuità di impiego del personale e delle attrezzature e per una notevole sotto-utilizzazione complessiva delle possibilità operative del porto.

Affrontare la situazione critica dello scalo veneziano significa intervenire sui nodi della gestione, della politica tariffaria e della programmazione dell'attività portuale nel suo complesso rapportata alle questioni inerenti al trasporto marittimo, stradale e ferroviario.

La riorganizzazione della gestione del porto implica una vera e propria riforma del Provveditorato, per affermarlo come organismo istituzionale preposto alla direzione complessiva della portualità lagunare, alla programmazione e al coordinamento dell'insieme delle attività portuali, e comporta l'affidamento di compiti nuovi alla Compagnia lavoratori portuali, partecipe della elaborazione dei programmi e resa responsabile a pieno titolo della direzione tecnica e amministrativa del ciclo portuale. Si tratta di fare in modo che la CLP operi come una vera e propria azienda erogatrice di servizi portuali.

La linea di riforma della gestione del porto e la prospettiva di un aumento dei volumi di traffico consentiranno una migliore utilizzazione del personale e degli impianti, e ciò comporterà un mutamento nell'organizzazione del lavoro che coinvolgerà sia la CLP che il Provveditorato, considerata peraltro una diversa politica degli organici praticata nel passato e dimostrata dal fatto che nel

corso degli ultimi 10 anni, mentre l'organico della CLP è diminuito di 220 unità, quello del Provveditorato è aumentato di 347 unità.

La riorganizzazione della gestione e un diverso rapporto fra CLP e Provveditorato consentiranno, fra l'altro, l'unificazione del ciclo operativo di banchina, evitando in tal modo disfunzioni e prestazioni ripetitive con prevedibili benefici in termini di efficienza nella esecuzione delle operazioni e di conseguente contenimento dei costi.

Il porto di Venezia può benissimo inserirsi in un quadro di sviluppo dell'attività portuale nazionale e di quella dell'alto Adriatico in particolare. Esso dispone di banchine e attrezzature che possono consentire soste minime alle navi, può contare su una posizione geografica molto favorevole, disponendo di un entroterra già dotato di un ampio sistema di collegamenti. Necessita che siano ripristinati i fondali dei canali per poter attivare tutta la propria potenzialità, sia per la zona marittima del centro storico che per lo scalo di Marghera. Il porto può inoltre utilizzare spazi per l'insediamento di un *terminal* internodale, inteso non solo come punto di trasferimento delle merci da un vettore all'altro, ma come punto disposto per operazioni diverse: dalla formazione di treni bloccati alla manutenzione e utilizzazione dei *containers*, eccetera.

La stessa componente privata presente nell'attività dello scalo veneziano, anche se con insediamenti ancora dispersi fuori dell'ambito portuale, può trovare spazi e ruoli adeguati nel quadro delineato per lo sviluppo del sistema portuale lagunare.

Nel concludere, confidando sull'approvazione da parte del Senato del presente disegno di legge, rileviamo che il mantenimento e lo sviluppo dell'attività portuale-commerciale sono essenziali per la vitalità economica e sociale della città di Venezia e che questo provvedimento è assolutamente coerente con gli indirizzi definiti dal Governo in attuazione della legge n. 171 del 1973 per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna.

DISEGNO DI LEGGE
—

Art. 1.

È concesso un contributo ordinario di lire 5 miliardi al Provveditorato al porto di Venezia per l'espletamento dei suoi compiti d'istituto e per favorire il raggiungimento degli obiettivi di risanamento economico e di riorganizzazione della gestione portuale. Il contributo è a carico dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

Art. 2.

All'onere di lire 5 miliardi derivante dall'applicazione della presente legge nell'anno finanziario 1981 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto nel capitolo 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

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