

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 1773}

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**FEDERICO, SCALIA, D'AREZZO, ALIVERTI,
AIARDI, BERNARDI, PERRONE, FELICI**

Presentata il 5 ottobre 1977

Norme sulla disponibilità finanziaria del Consorzio autonomo del porto di Napoli

ONOREVOLI COLLEGHI! — La proposta di legge tende a definire le disponibilità finanziarie del Consorzio autonomo per il porto di Napoli, determinando i contributi indispensabili «allo scopo di provvedere all'esercizio commerciale dei porti della circoscrizione consortile, al loro miglioramento ed allo sviluppo del traffico», come è previsto dagli articoli 2 e 4 della legge 11 marzo 1974, n. 46, la quale convertiva, con modificazioni, in legge il decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, che istituiva il Consorzio autonomo del porto di Napoli.

La legge — una legge formale — indicava gli scopi che intendeva raggiungere il legislatore, con la istituzione del Consorzio autonomo del porto. In fondo, con tale legge, veniva compiuto un atto concreto, un negozio giuridico di carattere speciale, che è stato denominato negozio di fondazione. È un tipico atto speciale, che non crea diritti ed obblighi, ma un soggetto. Viene organizzato l'ente; e vengo-

no indicati i soggetti, che partecipano alla istituzione del Consorzio; a carico di essi, per forza di legge, nascono obbligazioni che devono essere adempite per la vita e la vitalità dell'ente.

La legge, come avvenne per il porto di Genova (RDL 16 giugno 1938, n. 1268 — Contributi dei comuni e delle province nelle spese per il porto di Genova dal 1° luglio 1923 al 30 giugno 1935), e per il nuovo porto aeronautico e marittimo di Genova-Sestri (RDL 21 ottobre 1938, n. 1803, Costruzione del nuovo porto aeronautico e marittimo di Genova-Sestri), avrebbe dovuto determinare i contributi a carico degli enti consortili. Invece, ha fissato i compiti e le attribuzioni e ha individuato gli enti consortili; ma non ha determinato i contributi, dovuti per la vita dell'ente e per il conseguimento degli interessi pubblici rilevanti per il quale nasceva l'ente.

L'articolo 4 della legge istitutiva contiene una duplice riserva, per cui il Consor-

zio autonomo del porto, per le disponibilità finanziarie, non può dirsi nato; e, comunque, non è nato né vivo né vitale.

È letto in tale articolo 4: « 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 nn. 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 ».

Occorre constatare che a distanza di quattro anni circa, lo Stato non ha emanato la legge sul contributo proprio; e gli altri enti, tra cui anche la regione Campania, si aggrappano alla inadempienza dello Stato per ritardare la determinazione dei contributi. Il Banco di Napoli, financo, nega che si tratti di una obbligazione, nata da legge, per gli scopi di istituzione dell'ente.

Ne è nata una *incertezza*, che blocca la vita del Consorzio autonomo del porto.

Per il bilancio preventivo di necessità del 1977 (bocciato dai revisori dei Conti e ripreso a seguito delle nomine degli amministratori ordinari), l'assemblea ha, nella seduta del 19 luglio 1977, ha adottato criteri empirici di ripartizione; però, forte ed unanime è stata l'accusa allo Stato, sino al punto che è stato votato un ordine del giorno di invito al governo a presentare un disegno di legge.

I contributi degli enti consorziati di cui al punto b) dell'articolo 4 della legge n. 46, istitutiva di questo Consorzio, sono stati fissati poi dall'Assemblea in complessive lire 1.877.500.000. Tale ammontare è stato previsto tra le entrate consortili, al capitolo 10 del bilancio, per colmare lo squilibrio che si registra tra le entrate e

le uscite correnti del Consorzio nell'anno 1977. Mancando quindi una specifica destinazione, il riparto deve essere effettuato in relazione a criteri di carattere generale individuati nel grado di interesse che gli Enti stessi hanno al normale e organico funzionamento dei servizi portuali.

Aggiungasi che il normale funzionamento dei servizi portuali concretizza anche una prospettiva di sviluppo di questi, giacché accreditando i porti consorziati nei riguardi degli utenti, ne migliora il grado di avviamento.

L'attribuzione percentuale dell'importo dei contributi in argomento è stata effettuata con ripartizioni successive, la prima è la seguente:

Regione Campania	51 per cento
Enti locali	39 per cento
Enti camerali	5 per cento
Banco di Napoli	5 per cento

La percentuale del 51 per cento è riservata all'Ente regione ha l'obiettivo di recepire lo spirito della legge istitutiva del Consorzio la quale attribuisce alla regione un ruolo preminente nell'amministrazione dei porti napoletani, finalmente riuniti in un sistema integrato, con una vocazione gestionale, non più cittadina ma regionale. Il ruolo attribuito alla regione nell'ambito del Consorzio è una scelta che il legislatore ha fatto in funzione della complementarietà e armonia necessaria fra traffici portuali e sviluppo economico del territorio circostante.

La regione Campania dispone, con la costituzione del Consorzio del porto di Napoli, di uno strumento operativo capace di realizzare, in misura non trascurabile, gli obiettivi di sviluppo economico, attraverso uno stimolo agli insediamenti industriali ed una razionalizzazione delle varie attività produttive lungo l'interland che va dal Capo Miseno a Castellammare.

Gli obiettivi sopra menzionati, coincidono, ovviamente con quelli degli enti locali ai quali è stata attribuita una percentuale di contribuzione nella misura del 39 per cento.

Quest'ultima percentuale è stata successivamente suddivisa in ragione di due terzi ai comuni ed un terzo alle province, ritenendo che, nell'ambito degli enti locali, i comuni, per i compiti ad essi assegnati dalla legge, abbiano un grado di interesse

preminente, rispetto alle province, nello sviluppo delle attività portuali. In tale contesto è stato riconosciuto una funzione preminente al comune di Napoli, mentre i rimanenti comuni, il grado di partecipazione è stato differenziato in relazione alla posizione geografica del comune stesso, ossia se interno o rivierasco; relativamente a questi ultimi, dotati di infrastrutture portuali, è stato considerato il tonnellaggio delle merci trattate, quale risulta dalle statistiche del traffico.

In conseguenza è stata attribuita una percentuale dell'undici al comune di Napoli, del 9 ai rimanenti comuni rivieraschi e del 6 ai tre comuni non dotati di infrastrutture portuali. La percentuale del 9 è stata ripartita, come già fatto cenno, con una graduatoria tra i sei comuni interessati, raggruppati a due a due in funzione del tonnellaggio trattato:

al primo posto sono stati collocati i comuni di Castellammare e Torre Annunziata con una percentuale del 2 ciascuno; successivamente vi sono i comuni di Pozzuoli e Bacoli con una percentuale di 1,5 ciascuno ed in ultimo i comuni di Portici e Torre del Greco ai quali è stata attribuita una contribuzione dell'uno per cento.

La percentuale complessiva dei comuni non sede di porti è stata distribuita in parti uguali (2 per cento) tra i tre comuni interessati.

La quota di contribuzione riservata alle province pari al 15 per cento è stata attribuita per il 7 per cento a quella di Napoli mentre il restante 6 per cento è stato ripartito in parti uguali tra Caserta, Avellino e Benevento.

La ripartizione originaria riserva alle camere di commercio la misura del 5 per cento, di essa i quattro decimi sono stati attribuiti alla camera di commercio di Napoli (2 per cento) ed i restanti sei decimi sono stati ripartiti in misura uguale tra gli enti camerali di Caserta, Avellino e Benevento (1 per cento).

Il Banco di Napoli nel contesto degli enti consorziali assume una configurazione autonoma, per la sua funzione di istituto di credito. La sua partecipazione al Consorzio del porto di Napoli sottolinea il ruolo di attiva partecipazione che esso è chiamato a svolgere per lo sviluppo economico del Mezzogiorno in generale e dell'area campana in particolare. Infatti in questa

area geografica è ubicata la maggiore concentrazione di mercato di produzione della Italia meridionale.

Il Banco di Napoli anche in passato è stato sempre ed autorevolmente partecipe della gestione portuale, sia attraverso il cessato Ente del porto che a mezzo di partecipazione azionaria in attività squisitamente portuali. La legge istitutiva del Consorzio, includendo il Banco di Napoli tra gli enti partecipanti, ha inteso confermare al Banco di Napoli stesso questo suo ruolo di attiva partecipazione alla gestione del nuovo sistema portuale. In relazione a tali considerazioni è stata determinata nella misura del 5 per cento la quota di contribuzione a carico del Banco di Napoli.

La formulazione di programmi di sviluppo riproporrà sicuramente la necessità di una contribuzione finanziaria a carico degli Enti consorziati e dello Stato; per cui in un bilancio di programmazione è da prevedersi almeno un contributo di due miliardi a carico dello Stato e di altri due miliardi a carico degli altri enti. Solo così il Consorzio autonomo del porto può adempiere agli obblighi di istituto.

Vi sono compiti di carattere generale di grande rilievo, come ad esempio:

elaborazione di un piano di ristrutturazione del sistema viario al fine di eliminare le attuali gravi difficoltà del traffico nel retroterra urbano;

elaborazione del piano regolatore dei porti della circoscrizione consortile;

miglioramento delle comunicazioni stradali e ferroviarie fra i porti della circoscrizione consortile ed il retroterra nazionale;

esplicazione delle funzioni altrove attribuite agli Uffici del lavoro portuale, ai comandanti di porto e al direttore marittimo;

attività promozionale intesa a favorire lo sviluppo commerciale ed industriale dell'entroterra in relazione ai traffici marittimi;

ricerche di mercato;

raccolta, elaborazione e pubblicazione di dati e notizie concernenti la vita ed il movimento economico dei porti consorziati.

Il Consorzio inoltre è impegnato a mantenere e migliorare il proprio grado di competitività con gli altri porti, specie esteri, al fine di intensificare i traffici. Tale

obiettivo potrà essere realizzato, oltre con l'efficienza dei propri servizi, con una politica tariffaria competitiva la quale tenga in buon conto tutti gli altri vantaggi che derivano all'area geografica interessata, dallo sviluppo dei traffici marittimi. Quindi la necessità che gli oneri che il Consorzio sostiene per le funzioni di carattere generale non siano riversati sull'utenza portuale.

Occorre ricordare che, con la legge istitutiva, sono posti a carico del Consorzio costi sociali di rilievo, come l'assunzione di dipendenti delle cooperative, del personale del cessato Ente per il porto, ecc., per i quali, lo Stato nulla ha corrisposto.

Infine, il Consorzio compie i servizi della pulizia e della illuminazione per conto del Ministero dei lavori pubblici o della regione; per tali servizi deve essere rimborsato della spesa effettiva. La regione, di fronte alla spesa di lire 700 milioni circa, ha dato solo per il 1975, un contributo di lire 20 milioni, aggravando enormemente il deficit del bilancio. Occorre, in conclu-

sione, una legge delle disponibilità finanziarie, per dare una base di certezza al bilancio del Consorzio autonomo del porto. A tanto tende la proposta di legge, con la quale lo Stato si accolla gli oneri di propria competenza e mette in grado il consorzio di gestire i servizi ad esso assegnati con tariffe competitive destinate a coprire i costi ordinari di gestire direttamente ed economicamente imputabili ai servizi stessi. Parallelamente a tale attività puramente gestionale, il consorzio una volta superata l'attuale crisi finanziaria, potrà dedicarsi senza le attuali remore, a programmi di razionalizzazione delle attività portuali e sviluppo dei traffici in armonia con gli obiettivi fissati dalla propria legge istitutiva, in pieno accordo con gli enti consortili, tra cui la regione principalmente.

La legge sulla disponibilità finanziaria è indispensabile anche per evitare tensioni sociali e contraddizioni politiche, le quali non concorrono a creare un ambiente di serenità, necessario per lo sviluppo economico.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Le lettere *a)*, *a-bis)*, *b)* e *c)* dell'articolo 4 del decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, risultante dalla legge di conversione 11 marzo 1974, n. 46, sono sostituite dalle seguenti:

a) del contributo dello Stato in tre miliardi annui dal 1° gennaio 1978, da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile in ogni esercizio finanziario dal 1978.

a-bis) di un contributo dello Stato 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 del 1978 al 1982.

b) dei contributi annuali ad incominciare dal 1° gennaio 1978, degli altri enti consorziati, ammontanti complessivamente a lire 3 miliardi, è così ripartita: 51 per cento a carico della regione Campania; 5 per cento a carico del banco di Napoli; 11

per cento a carico del comune di Napoli; 2 per cento a carico di ciascuno dei comuni di Castellamare di Stabia e di Torre Annunziata; 1,5 per cento a carico di ciascuno dei comuni di Pozzuoli e di Bacoli; 1 per cento a carico di ciascuno dei comuni di Portici e di Torre del Greco; 6 per cento in parti uguali, a carico dei comuni di Caserta, di Avellino e di Benevento; 7 per cento a carico della provincia di Napoli e 6 per cento, in parti uguali, a carico delle province di Caserta, Avellino e Benevento, 2 per cento a carico della camera di commercio dell'agricoltura di Napoli e 3 per cento, in parti uguali, a carico delle camere di commercio di Caserta, Avellino e Benevento.

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

ART. 2.

Dopo l'articolo 4, del decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, convertito in legge con modificazioni con la legge 11 maggio 1974, n. 46, è inserito il seguente:

« Articolo 4-bis. Lo Stato, a copertura del contributo non disposto per legge per le annate 1974, 1975, 1976 e 1977, dispone di un contributo straordinario di 8 miliardi, da iscriversi nello Stato di previsione della spesa dello Stato nell'esercizio 1978 ».