COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

58.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 29 MARZO 1979

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Proposta di legge (Discussione e approvazione):

Senatori BARBI ed altri: Concessione di un contributo straordinario al Consorzio autonomo del porto di Napoli (Approvato dal Senato) (2434) 651

PRESIDENTE 651, 653, 655, 656
BAGHINO 654
CALDORO 655
FEDERICO, *Relatore* 652, 655
FORTE 653
MARZOTTO CAOTORTA 655, 656
MORLINO, *Ministro di grazia e giustizia* 656

Votazione segreta:

PRESIDENTE 657

La seduta comincia alle 9,40.

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

(*È approvato*).

Discussione della proposta di legge senatori Barbi ed altri (1011); Mola Federici ed altri (1024); Basadonna ed altri (1071): Concessione di un contributo straordinario al Consorzio autonomo del porto di Napoli (Approvata in un testo unificato dal Senato) (2434).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei senatori Barbi, De Vito e Vitale Antonio (1011); Mola Federici, Fermariello e Guarino (1024); Basadonna, Nencioni, Gatti e Manno (1071): « Concessione di un contributo straordinario al Consorzio autonomo del porto di Napoli », già approvata in un testo unificato dal Senato della Repubblica nella seduta del 28 settembre 1978.

Prima di dare la parola al relatore, onorevole Federico, desidero ringraziare l'onorevole sottosegretario, senatore Rosa, che è con noi anche stamattina, per così dire *in extremis*: il mio ringraziamento riguarda soprattutto la proficua collaborazione che, nel corso di questi anni, egli

ha dimostrato con la nostra Commissione. Colgo anche l'occasione per fargli i migliori auguri per il suo nuovo lavoro politico.

L'onorevole Federico ha facoltà di svolgere la relazione.

FEDERICO, *Relatore*. Signor presidente, onorevoli colleghi, le obiettive esigenze alle quali vuole far fronte il provvedimento al nostro esame sono state avvertite da tempo con carattere d'urgenza, per cui in grave ritardo giunge oggi, rispetto ad esse, la nostra discussione.

Vorrei ricordare che, fin dal 1977, sono state presentate nei due rami del Parlamento delle proposte di legge in materia. Esse sono: la proposta di legge Federico ed altri presentata alla Camera il 5 ottobre 1977, la proposta di legge dei senatori Barbi ed altri presentata il 25 novembre 1977, la proposta di iniziativa dei senatori Mola ed altri presentata il 1° dicembre 1977 ed infine la proposta di legge dei senatori Basadonna ed altri presentata l'11 gennaio 1978.

L'obiettività e l'urgenza del provvedimento in esame sono facilmente riscontrabili nella valutazione che le proposte di legge citate danno delle necessità e soprattutto delle cause che hanno portato il Consorzio a chiedere un contributo straordinario dello Stato. Nella relazione da me svolta nel corso della precedente seduta, oltre a rifarmi alle motivazioni contenute, appunto, in quelle iniziative legislative, ho anche esposto le ragioni che giustificano, a mio parere, questa richiesta ed ho messo in luce alcuni aspetti di questo provvedimento, aspetti che ora vorrei brevemente riassumere.

Si tratta innanzitutto di un progetto di legge che non rientra tra quelli comunemente chiamati di natura assistenzialistica, come talvolta, anche se con una certa dose di superficialità, vengono definiti i provvedimenti riguardanti il Mezzogiorno. Ci si trova di fronte, invece, a doveri precisi da parte dello Stato nei confronti del Consorzio autonomo del porto di Napoli.

È con la legge n. 46 del 1974, con la quale veniva istituito il Consorzio, che nascono le prime difficoltà: con essa, infatti, lo Stato assumeva l'obbligo di fissare un contributo a favore dell'ente istituito, ma tale impegno non è mai stato rispettato. Per cui, alla gestione già deficitaria dell'ente autonomo del porto, si sono aggiunti con la costituzione del Consorzio, precisi altri oneri – dei quali ho già detto nel corso della precedente seduta – quali quello dell'assorbimento del personale dell'ente autonomo delle cooperative che ivi lavoravano e, di volta in volta, delle spese corrispondenti alla nuova gestione ed ai nuovi compiti affidati al Consorzio. Di questi nuovi compiti per una certa parte avrebbero dovuto essere responsabili anche altri enti – la regione, i comuni, le ferrovie – ma nessuno di essi ha fatto fronte a tali impegni, appellandosi al fatto che lo Stato, a sua volta, non corrispondeva il dovuto.

Dai due miliardi del 1974, perciò, siamo passati ad oneri rilevantissimi, tanto che i dieci miliardi previsti nella proposta di legge al nostro esame a stento riusciranno a riequilibrare la gestione finanziaria del Consorzio.

L'altro aspetto che ho messo in luce all'inizio del mio intervento, quello dell'urgenza del provvedimento odierno, è giustificato dal fatto che il Consorzio è al limite: ci sono state assemblee molto agitate, esponenti del comune di Napoli sono venuti più volte alla Camera, si sono tenute riunioni nelle quali si è sottolineato il fatto che l'ente non può avere altra possibilità di sopravvivenza all'infuori del provvedimento in esame. Per parte mia, mi auguro che, approvandolo oggi la nostra Commissione, esso possa riscuotere l'approvazione anche dell'altro ramo del Parlamento, dove certamente dovrà tornare a seguito di una modifica richiesta dalla V Commissione bilancio il cui parere, come si sa, è vincolante.

Concludendo vorrei rilevare che, con il provvedimento oggi al nostro esame, non si risolvono i problemi del Consorzio di Napoli; ne dovremo riparlare, in quanto, nonostante l'approvazione – che io raccomando ai colleghi – del provvedimento oggi al nostro esame, rimane

sempre aperto il problema di fissare il contributo ordinario a favore del porto, previsto dalla legge del 1974, da me poc'anzi citata. Se, infatti, il Governo non fisserà la misura del contributo che deve essere dato al Consorzio, resteranno aperti degli spazi a causa dei quali non si potranno risolvere neppure i problemi relativi agli altri contributi che dovrebbero essere erogati dagli altri enti consortili.

È inutile, inoltre, sottolineare l'eccezionale importanza per Napoli, per la Campania e per tutto il meridione di ogni iniziativa tendente a valorizzare ed incrementare l'attività del porto; attività che a Napoli costituisce un momento economico di primaria importanza. Oggi, almeno da quanto risulta, si stanno prendendo alcune iniziative, abbastanza coraggiose, al fine di avviare una razionalizzazione che metta riparo ai gravissimi inconvenienti derivanti dalla gestione passata che, attraverso commissarizzazioni e proroghe, non ha consentito l'adozione di quelle misure urgenti che, al contrario, sarebbe stato assolutamente necessario intraprendere.

Oggi queste misure sono, invece, in via di attuazione e la classe dirigente napoletana sta dimostrando una notevole sensibilità verso i problemi del porto ai quali accennavo prima. Alcune iniziative meritano di essere incoraggiate. Desidero citarne una per tutte: il Consorzio si è impegnato – alla luce anche delle relazioni ufficiali riguardanti il grave problema dell'occupazione a Napoli – a non occupare tutti i posti liberi nella pianta organica del Consorzio stesso; anzi, per quanto possibile, si è impegnato a ridurli. Ho citato questo esempio soltanto per dimostrare quel maggior senso di responsabilità, di cui parlavo poc'anzi, nella gestione della cosa pubblica; responsabilità che vuole anche indirizzare la gestione del porto nel senso di una gestione di azienda che deve produrre per mettersi nelle condizioni di competere anche con altri settori, incrementando l'attività del porto di Napoli e ponendolo a dei livelli che è giusto che assuma e che può assumere nell'area del Mediterraneo.

Per queste ragioni, invito i colleghi ad approvare la proposta di legge al nostro esame con la modifica suggerita dalla V Commissione bilancio.

PRESIDENTE. Prima di aprire la discussione sulle linee generali desideravo ricordare, ancora una volta, ai colleghi che il parere della V Commissione bilancio è favorevole a condizione che il primo comma dell'articolo 2 sia riformulato secondo un testo che quella medesima Commissione si è fatta carico di trasmetterci.

Con riferimento alle discussioni che si sono svolte in questa sede con i rappresentanti del Consorzio e del comune di Napoli, vorrei sottolineare che questo emendamento è per noi obbligatorio per due ragioni: la prima, di natura formale e regolamentare, si riferisce al fatto che il parere della V Commissione bilancio è vincolante; la seconda, pure formale ma con un contenuto nei fatti sostanziale, fa riferimento alla necessità di garantire la copertura finanziaria per l'anno in corso, dal momento che il testo della proposta di legge si riferisce all'anno passato. Se per ipotesi la V Commissione bilancio si fosse dimenticata di suggerirci questa modifica, noi avremmo dovuto comunque introdurla per rendere effettivamente operante il disposto della proposta di legge medesima.

Da ultimo desidero dire, affinché resti a verbale, che ho ritenuto opportuno fare questa precisazione non tanto per i colleghi, quanto per i rappresentanti del comune e del Consorzio di Napoli.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

FORTE. Desidero innanzitutto, a nome del gruppo comunista, preannunciare in questa sede il nostro voto favorevole al provvedimento in esame.

Ritengo però che sia necessario far rilevare alla Commissione, oltre al fatto che ci troviamo, in un momento sicuramente eccezionale dal punto di vista politico, a legiferare su un argomento di vitale importanza per l'economia napoletana, che il provvedimento al nostro esa-

me, di riflesso, porterà delle conseguenze sulla situazione occupazionale della città. In altre circostanze il gruppo comunista avrebbe chiesto un più approfondito esame della materia al fine di entrare maggiormente nel merito della gestione del porto, soprattutto per quanto concerne le scelte di carattere organizzativo e strategico riguardanti il porto medesimo e che il Consorzio ha definito o dovrà definire.

Nonostante ciò, ripeto che il nostro gruppo esprimerà un voto favorevole al provvedimento, tenendo conto del parere espresso dalla V Commissione bilancio.

BAGHINO. Devo purtroppo rilevare che gli avvenimenti si dimostrano sempre « sadici » nei confronti della nostra Commissione. Ricordo, infatti, che, sin dalla prima riunione, è stato detto di non volere mai approvare provvedimenti-tampone o delle « leggine »: fatalmente, invece, ci siamo sempre trovati nelle condizioni di dover venir meno a questo impegno categorico, non a causa nostra ma, per l'appunto, a causa degli avvenimenti.

Di fronte a quale situazione particolare ci troviamo oggi ? Di fronte al problema del Governo che ci costringe a deliberare in condizioni anomale, superando qualsiasi prassi e qualsiasi norma regolamentare, altrimenti tutto a Napoli « andrà in malora » !

Da cosa dipende una simile situazione di fatto ? Certamente da quella famosa legge sui porti mai attuata, per cui non sono stati stanziati i fondi, né divisi, né classificati per importanza i finanziamenti. Inoltre debbo rilevare che il provvedimento al nostro esame ha tardato ad essere presentato e che scaturisce, in definitiva, dalla mancata attuazione di impegni a suo tempo – nel 1974 ! – assunti dal Governo.

Il Consorzio di cui ci occupiamo è certamente molto particolare, dal momento che comprende otto scali che vanno da Capo Miseno a Castellammare incluso: questa ampiezza ha portato alla fissazione di un finanziamento annuale, stabilito nella sua entità dal Governo e da erogare attraverso una legge che sino ad oggi non è stata varata. Di conseguenza altri enti si chiedono: se non rispetta gli impegni il Governo, perché li dobbiamo rispettare noi ? È un ragionamento strano, direi illecito, ma tant'è: così è avvenuto. Quindi questo Consorzio si è trovato ad appesantirsi continuamente di debiti e, assumendo dei prestiti, ha aggravato ulteriormente il bilancio. Inoltre, per situazioni politiche, l'entità dei lavoratori è passata da 170 a 600 unità. Il relatore ha detto che tale cifra non costituirebbe il *plenum* necessario per i servizi cui deve attendere il Consorzio. Se dovessi fare il raffronto con il Consorzio del porto di Genova, direi che siamo già molto avanti, con queste 600 unità. Ma il problema non è questo, bensì quello di coprire i dieci miliardi di debito assunti sino ad oggi, ma ad una condizione (che è accettabile, in quanto è possibile che questa Commissione, dopo la presentazione del nuovo Governo alle Camere, continui i propri lavori): occorre cioè che il Governo si impegni a fare in modo che il Consorzio riceva il contributo dello Stato. Occorre inoltre trovare una forma perché anche gli altri enti rispettino i propri impegni. Il *deficit* annuo del Consorzio sarebbe di circa 4 miliardi, ma esso non viene coperto se non con l'adempimento dei doveri assunti con la costituzione del Consorzio stesso.

Ecco perché, nell'esprimere parere favorevole, ci auguriamo che i gruppi politici possano fare pressione sull'altro ramo del Parlamento, in modo che si possa concludere l'*iter* della proposta di legge. Se si avrà lo scioglimento delle Camere non si sa quando si potrà riprendere in esame questo problema né quali saranno le conseguenze per il Consorzio.

Il gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale preannuncia il suo voto favorevole e assume l'impegno di essere attivo perché il Senato possa in questi prossimi giorni procedere all'approvazione del provvedimento. Valga per i dirigenti del Consorzio e soprattutto per i 600 lavoratori la dimostrazione che questa Commissione si preoccupa di portare la giustizia e la tranquillità dove non esistono, nei limiti dei suoi poteri.

PRESIDENTE. Pur condividendo la opinione secondo la quale un certo « sadismo » degli avvenimenti ci porta a legiferare in determinate condizioni, vorrei dire, non a difesa mia, ma della Commissione, che non si può affermare che in questa legislatura abbiamo avuto una consistente produzione di « leggine »; una certa coerenza rispetto agli impegni iniziali indubbiamente vi è stata.

CALDORO. Preannuncio a nome del gruppo socialista italiano il voto favorevole all'approvazione della proposta di legge in esame, notando che il problema non è tanto quello (sollevato in particolare dall'onorevole Baghino) dello stato di necessità o di emergenza. Il Parlamento deve essere sensibile e cercare di interpretare nella maniera più giusta anche le norme procedurali, e quindi il rapporto tra Governo che si sta per formare e sottosegretari che stanno per giurare. Nell'esprimere l'apprezzamento per l'attività svolta dal senatore Rosa, avremmo gradito avere oggi la presenza del neosottosegretario per la marina mercantile, il cui gruppo politico ha avuto una responsabilità primaria alla guida del porto di Napoli. Il porto non si apre alla città e, come hanno riconosciuto le organizzazioni sindacali nel loro recente convegno, le carenze sono la conseguenza della mancanza di volontà politica di assicurare questa funzione del porto di Napoli al servizio dell'area napoletana. Notiamo al contrario che gli enti locali, e in particolare il comune di Napoli, sono sensibili a tale problema.

È motivo di tranquillità, nell'approvare questo provvedimento, constatare che la amministrazione comunale di Napoli ha dimostrato in questa circostanza la volontà di un impegno e di una vigilanza diretti ad assicurare il funzionamento del Consorzio ad un livello accettabile, considerando anche le motivazioni per cui è sorto nonché la recente legge di riforma che la nostra Commissione ha approvato per quanto riguarda la struttura dei porti italiani.

Ribadisco il voto favorevole del gruppo socialista con l'auspicio che le questioni finora non risolte trovino una soluzione anche per effetto di questo atto responsabile che almeno questo ramo del Parlamento si appresta a compiere.

MARZOTTO CAOTORTA. A nome del gruppo democristiano preannuncio il voto favorevole alla proposta di legge in esame. Poiché condivido l'impostazione data dal relatore, non entro nel merito del provvedimento. Proprio per dare concretezza al nostro auspicio che siano prese in maggiore considerazione da parte del Governo le necessità finanziarie del porto di Napoli, presenteremo un ordine del giorno in questo senso. Tale ordine del giorno è aperto alla sottoscrizione dei colleghi.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

FEDERICO, *Relatore*. Non mi pare che vi sia molta materia per replicare. Vorrei solo fare osservare all'onorevole Baghino che a mio avviso la Commissione è stata più che coerente. La prima proposta di legge in questo senso è stata presentata alla Camera dei deputati, ma non ebbe seguito; oggi discutiamo su un testo che è stato approvato dal Senato unificando le varie proposte di legge presentate. Ricordo che la proposta di legge che ebbi l'onore di presentare incontrò proprio questo tipo di difficoltà, che io condivisi. Però questo è un provvedimento che non contrasta con quella linea, e non soltanto per il carattere di straordinarietà dei problemi dell'area napoletana, ma proprio in quanto esso rappresenta un adempimento al quale lo Stato arriva in ritardo, come del resto anche l'onorevole Baghino e gli altri colleghi intervenuti nella discussione hanno sottolineato.

Vorrei quindi esprimere in questa sede l'auspicio che la proposta di legge in esame possa essere approvata rapidamente anche dal Senato: se ciò non accadesse, noi arrecheremmo veramente un gravissimo danno al Consorzio autonomo del porto di Napoli ed alla città stessa.

MORLINO, *Ministro di grazia e giustizia.* Mi limito ad esprimere l'auspicio che la proposta di legge in discussione sia rapidamente approvata dalla Commissione.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Poiché al primo articolo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 1.

È concesso un contributo straordinario di lire 10 miliardi al Consorzio autonomo del porto di Napoli a pareggio del disavanzo presunto a tutto il 31 dicembre 1978.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

All'onere di lire 10 miliardi derivante dall'attuazione della presente legge nell'anno finanziario 1978 si provvede mediante corrispondente riduzione del 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 occorrenti variazioni di bilancio.

Il relatore, in conformità con il parere espresso dalla V Commissione bilancio, ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire il primo comma con il seguente:

« All'onere di lire 10 miliardi derivante dall'attuazione della presente legge nell'anno finanziario 1979 si provvede mediante corrispondente riduzione del capitolo 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1978 ».

MORLINO, *Ministro di grazia e giustizia.* Il Governo è favorevole all'emendamento presentato dal relatore.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 2 nel suo complesso, con la modifica testé apportata.

(*È approvato*).

Passiamo all'esame degli ordini del giorno.

Gli onorevoli Marzotto Caotorta, Federico, Fiori, Salomone, Caldoro, Forte e Baghino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione

a conclusione della discussione sulla proposta di legge n. 2434 relativa all'erogazione di un contributo straordinario di 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 ».

(0/2434/1/10)

MORLINO, *Ministro di grazia e giustizia.* Lo accetto.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione ?

MARZOTTO CAOTORTA. No, signor Presidente.

PRESIDENTE. La proposta di legge sarà subito votata a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto della proposta di legge esaminata nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Proposta di legge senatori BARBI ed altri (1011); MOLA FEDERICI ed altri (1024); BASADONNA ed altri (1071), *in un testo unificato e con il titolo*: « Concessione di un contributo straordinario al Consorzio autonomo del porto di Napoli » (*Approvata dal Senato*) (2434):

Presenti	26
Votanti	25
Maggioranza	13
Voti favorevoli	25
Voti contrari	0
Astenuti	1

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Baghino, Baldassari, Bocchi, Calaminici, Caldoro, Casalino, Federico, Fiori, Forte, Gatto, Guasso, Mantella, Marchi Dascola Enza, Marocco, Marzotto Caotorta, Mastella, Millet, Ottaviano, Pani, Pezzati, Salomone, Sangalli, Tamburini, Tombesi, Zucconi.

Ha dichiarato di astenersi:

Libertini.

La seduta termina alle 10,20.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO