

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 3245

—

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**LOMBARDO, RINDONE, RUSSO GIUSEPPE, AZZARO,
BOGGIO, PERNICE, ANDÒ, SCALIA, BOTTARI, ROSSINO**

Presentata il 9 marzo 1982

Istituzione dell'Azienda dei mezzi meccanici e dei magazzini del porto di Catania

ONOREVOLI COLLEGHI! — I porti italiani sono disciplinati oltre che dal codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, e dal regolamento di esecuzione approvato con decreto presidenziale 15 febbraio 1952, n. 328, da numerose leggi speciali riguardanti specifici settori.

La complessa disciplina, se non opportunamente coordinata, produce in pratica inconvenienti, discordanze nei criteri direttivi, slegamenti fra i vari servizi, lentezza nell'adottare gli opportuni provvedimenti e a volte anche conflitti di attribuzioni.

I provvedimenti legislativi in atto adottati spesso risultano inadatti alla vivace dinamica portuale che richiede, al contrario, armonia di intenti, rapidità di azioni e quindi unità di indirizzo, capace di sod-

disfare l'interesse pubblico e le legittime aspettative degli operatori economici interessati ad un moderno e razionale servizio idoneo e rispondente alle crescenti esigenze del traffico marittimo.

Uno strumento particolarmente idoneo al perseguimento di tali fini si deve considerare l'Azienda dei mezzi meccanici e dei magazzini nei porti.

Azienda dei mezzi meccanici che curi la gestione dei mezzi meccanici, dei magazzini e dei beni dello Stato, al servizio dell'Amministrazione della marina mercantile, adibiti al traffico delle merci.

L'esperienza positiva in termini di produttività e di economia delle operazioni portuali ha portato il legislatore a soffermarsi sulla posizione di tali organismi, dapprima dotandoli di una disciplina unitaria (legge 9 ottobre 1967, n. 961) e suc-

cessivamente riconoscerne la natura giuridica di enti pubblici economici, con un potenziale ampliamento dei compiti (legge 18 ottobre 1974, n. 494), e ad estendere in loro favore i benefici previsti, per gli enti portuali, dalla legge 5 maggio 1976, n. 355.

Nel porto di Catania, ove si registrano necessità impellenti per il traffico portuale esistente, all'assenza dell'iniziativa statale hanno sopperito la capitaneria di porto e la sezione marittima della Consulta economica provinciale per le competenze di pertinenza e la Compagnia dei lavoratori portuali, per le operazioni di carico e di scarico e la conduzione dei mezzi meccanici.

I risultati non sono stati del tutto soddisfacenti, proprio perché sono mancate l'autonomia decisionale adeguata alle esigenze del settore e la continuità dei flussi finanziari.

Ma, appunto, queste difficoltà finanziarie, insormontabile ostacolo all'immediatezza decisionale e realizzativa, imposta dal sempre più incalzante evolversi della problematica portuale, ne pregiudicano iniziative ed operatività.

La capitaneria di porto non ha autonomia finanziaria.

La Consulta marittima ha un potere decisionale limitato ai pareri.

La Compagnia dei lavoratori portuali, ente privato, con un organico di circa 300 dipendenti, non dispone di mezzi sufficienti per rinnovare ed ampliare il parco delle attrezzature meccaniche.

Tuttavia, lo scalo catanese, in relazione al continuo sviluppo, per mantenere ed incrementare l'acquisizione di nuovi traffici, necessita di mezzi moderni idonei a sostituire quelli esistenti già obsoleti e comunque in pessime condizioni.

Tutto ciò, sia per mantenere il traffico portuale esistente, sia per soddisfare la crescente domanda da parte dei settori produttivi locali e dell'immediato *hinterland* e di tutta la Sicilia orientale.

Infatti è da tenere presente che se il porto di Catania, pur in presenza delle suddette carenze, ancora oggi è l'unico del

basso Ionio in grado di assicurare una certa continuità dei traffici mercantili, ciò è dovuto alla ben nota capacità imprenditoriale della utenza che ha costantemente sviluppato vivaci iniziative economiche tali da produrre non poche occasioni di commercio e di scambio.

Si aggiunga, inoltre, che nel contesto sopra descritto lo scalo catanese in atto svolge un ruolo di porto di transito per merci « containerizzate » provenienti dall'oriente, ruolo che, in quanto non collegato alle esigenze produttive isolate resta pericolosamente esposto alla concorrenza dei porti esteri del Mediterraneo centro-orientale, dove a questi tipi di traffici viene rivolta una particolare attenzione mediante opportuni aggiornamenti tecnologici.

Questa concorrenza potrebbe risultare vincente, fin dal breve periodo, qualora non venissero assicurate anche al porto di Catania quei mezzi tecnici conseguibili con la costituzione del relativo organo pubblico di gestione.

La riprova della bontà di tali analisi si riscontra dall'esame delle tabelle allegare, relative all'andamento dei traffici.

Ma non basta: per il porto di Catania si aprono, altresì, nuove prospettive derivanti dall'esistenza di un piano regolatore con relativa variante regolarmente approvata, che prevede lo sviluppo verso sud delle infrastrutture portuali, con la realizzazione, tra l'altro, di una nuova darsena a meno 14 metri di fondale.

Tale darsena dovrà necessariamente essere attrezzata per lo svolgimento delle operazioni di carico e scarico delle merci.

Per il porto di Catania si aprono nuovi orizzonti.

Si parla, ogni giorno di più, di iniziare la graduale attuazione del piano regolatore generale e della sua variante, ambedue approvate dagli organi competenti che prevedono tra l'altro, la creazione di nuove aree e di nuove banchine da attrezzare e rendere operative, in concomitanza con la ripresa produttiva, dopo un lungo periodo congiunturale, di alcune industrie comprese nel suo *hinterland* naturale.

L'azione congiunta della capitaneria, della sezione marittima e della Compagnia dei lavoratori portuali, per quanto penetrante e lungimirante quale sino ad oggi si è manifestata, per i limiti di disponibilità e competenza di cui si è fatto cenno, non potrà più corrispondere alle nuove crescenti esigenze manifestatesi in questi ultimi anni.

I tempi sono maturi perché anche il porto di Catania sia dotato finalmente per espressa volontà legislativa di un organismo gestionale capace di esaltarne le notevoli potenzialità attraverso l'esercizio delle sue prerogative di ente economico pubblico.

A tal fine è stata predisposta la presente proposta di legge per l'istituzione dell'Azienda dei mezzi meccanici e dei magazzini del porto di Catania.

Nel documento si rileva, in particolare, che, con l'articolo 4, ci si è discostati dalla legislazione vigente in materia di aziende dei mezzi meccanici, in quanto è stato precisato che la conduzione delle attrezzature meccaniche deve essere affidata all'esistente Compagnia dei lavoratori del porto di Catania, che, in atto, già svolge con diligenza e competenza detta attività e non a personale della costituenda azienda.

I motivi dell'inserimento dell'articolo 4 possono così sintetizzarsi:

a) con la conduzione dei mezzi meccanici da parte della Compagnia verrebbe assicurata l'unitarietà delle operazioni por-

tuali a bordo delle navi ed a terra. Diversamente si verificherebbe — cosa che già si verifica nei porti dove i mezzi sono manovrati da personale delle aziende — che lavoratori con diverso *status* e diverso contratto collettivo, operano nello svolgimento delle operazioni di caricazione e scarica delle navi, con notevoli difficoltà ai fini del raggiungimento del necessario coordinamento (addestramento, remunerazione, orario di lavoro, rivendicazioni, eccetera);

b) infine, lo svolgimento di tutte le operazioni portuali, viste nella loro interezza, cioè a terra ed a bordo, è riservato in via esclusiva alle Compagnie portuali, ai sensi dell'articolo 110 del vigente codice della navigazione. In proposito, il Consiglio di Stato, in passato, si è pronunciato favorevolmente nel riconoscere anche nella conduzione dei mezzi meccanici una parte delle operazioni portuali per le quali vige la citata riserva; in particolare, per tutte quelle operazioni portuali che richiedono l'impiego dei mezzi meccanici offerti dalla tecnica più progredita, la relativa manovra deve rientrare nella classificazione delle operazioni portuali, previste dal citato articolo 110 e quindi riservata ai lavoratori della Compagnia.

Tra l'altro, ciò permetterà alla costituenda Azienda dei mezzi meccanici di essere un organismo snello ed efficiente, non appesantito da un organico pletorico e quindi antieconomico.

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

PORTO DI CATANIA
OPERE ED ATTREZZATURE PORTUALI

SITUAZIONE E PROPOSTE RELATIVE AL PIANO TRIENNALE 1979-1981
PROGRAMMA 1982 ED IPOTESI 1983

FINANZIAMENTI DISPOSTI E PREVISTI A CARICO DELLO STATO				
OPERE ED INFRASTRUTTURE (ordine prioritario)	Piano triennale 1979-1981		Programma 1982	Ipotesi Programma 1983
	Somme in milioni	Situazione	Somme in milioni	Somme in milioni
1) Fornitura e collocazione gru e gru elettriche su binari	2.500	Lavori appaltati (gru su binarioni per contenitori)	1.000 (gru sporgente centrale)	1.500
	1.000	Lavori appaltati (gru su binari)		
	1.500	Perizia pronta (2 gru per banchina F. Crispi)		
2) Costruzione stazione marittima - completamento			1.500	500
3) Prolungamento scogliera a difesa dagli interimenti - completamento	1.200	Non realizzata (perizia pronta)	2.000	
4) Consolidamento molo foraneo	3.000	Perizia al Ministero dei lavori pubblici		
	3.000	Lavori avanzati al 55 per cento		
5) Consolidamento testata molo sporgente centrale			500	
6) Banchinamento radice molo foraneo				2.500
7) Prolungamento molo foraneo	3.800	In fase di redazione perizia		

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

FINANZIAMENTI DISPOSTI E PREVISTI A CARICO DELLO STATO

OPERE ED INFRASTRUTTURE (ordine prioritario)	Piano triennale 1979-1981		Programma 1982	Ipotesi Programma 1983
	Somme in milioni	Situazione	Somme in milioni	Somme in milioni
8) Adeguamento a meno metri 12 banchina F. Crispi	100	Sondaggi geognostici		1.500
9) Costruzione banchina navi traghetto - secon- do lotto	1.200	Lavori avanzati al 55 per cento		
10) Realizzazione variante al piano regolatore del porto (costruzione nuo- va darsena a meno me- tri 14 e costruzione del porto peschereccio)	—		—	—
Totali . . .	17.300		5.000	6.000

Note: Per la realizzazione di tali opere, il cui costo previsto ai prezzi correnti oggi sul mercato è di lire 164.000.000.000 circa, devono necessariamente concorrere la Cassa per il mezzogiorno e la Regione siciliana. Tali enti non hanno mai finanziato opere del porto di Catania, contrariamente a quanto invece è stato fatto per altri porti siciliani.

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

ALLEGATO 1

2) - Movimento portuale (navi e merci)

Anno	Navi arrivate		Navi partite		Totale navi arrivate e partite		Merce sbarcata espressa in tonnellate	Merce imbarcata espressa in tonnellate	Totale merce imbarcata e sbarcata
	Numero	T.S. netta	Numero	T.S. netta	Numero	T.S. netta			
1953	1.427	1.040.442	1.416	1.016.905	2.843	2.057.347	457.218	85.434	542.652
1954	2.191	884.248	2.197	905.307	4.388	1.789.627	411.919	97.545	509.464
1955	1.185	891.393	1.202	910.253	2.387	1.801.646	426.789	79.021	505.810
1956	1.162	763.684	1.173	774.218	2.335	1.537.902	440.935	68.113	509.048
1957	1.257	881.265	1.245	881.137	2.502	1.762.402	397.938	104.938	502.093
1958	1.293	910.606	1.290	886.224	2.583	1.796.830	325.494	81.258	406.752
1959	1.308	994.301	1.321	991.220	2.629	1.985.554	336.951	52.301	389.252
1960	1.512	1.613.315	1.486	1.600.386	2.998	3.213.701	554.533	79.814	634.347
1961	1.590	1.967.161	1.597	1.906.955	3.187	3.874.116	766.888	103.223	870.111
1962	1.595	2.231.234	1.597	2.227.640	3.192	4.458.874	792.426	143.226	953.647
1963	1.419	2.352.856	1.428	2.343.299	2.847	4.696.155	691.971	86.557	778.528
1964	1.470	1.994.386	1.486	2.030.486	2.956	4.033.872	695.318	135.460	829.778
1965	1.400	2.031.102	1.382	1.954.920	2.782	3.986.207	691.207	96.104	787.311
1966	1.403	2.199.626	1.394	2.132.983	2.797	4.252.609	626.094	109.764	735.858

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Segue: ALLEGATO 1

Anno	Navi arrivate		Navi partite		Totale navi arrivate e partite		Merce sbarcata espressa in tonnellate	Merce imbarcata espressa in tonnellate	Totale merce imbarcata e sbarcata
	Numero	T.S. netta	Numero	T.S. netta	Numero	T.S. netta			
1967	1.458	2.020.440	1.461	2.027.232	2.919	4.047.672	631.656	115.710	747.366
1968	1.441	1.947.173	1.446	1.638.410	2.887	3.585.159	878.159	252.204	1.130.363
1969	1.392	1.927.461	1.398	2.062.368	2.790	3.989.829	873.271	303.222	1.176.493
1970	1.515	2.223.885	1.509	2.224.338	3.024	4.448.193	1.012.092	248.523	1.260.615
1971	1.749	2.878.964	1.751	2.864.741	3.500	5.743.705	1.115.390	256.161	1.371.552
1972	1.639	2.709.906	1.632	2.707.876	3.271	5.417.782	1.028.933	255.854	1.283.887
1973	1.451	2.497.565	1.457	2.493.372	2.908	4.990.937	1.010.002	227.870	1.237.872
1974	1.173	2.207.549	1.170	2.233.328	2.343	4.440.877	742.852	218.935	961.787
1975	1.014	1.658.341	1.001	1.634.538	2.015	3.292.879	583.575	112.072	695.647
1976	1.069	1.798.049	1.087	1.813.104	2.156	3.611.153	729.145	124.105	853.250
1977	1.053	2.203.616	1.070	2.216.621	2.123	4.420.237	658.687	139.829	798.516
1978	979	2.330.939	961	2.325.993	1.960	4.656.992	565.084	98.449	663.533
1979	1.013	2.091.162	1.021	2.086.790	2.034	4.177.952	681.203	167.791	848.994
1980	918	1.893.011	925	1.894.635	1.843	3.787.646	731.594	101.860	833.454

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

È istituita l'Azienda dei mezzi meccanici e dei magazzini del porto di Catania.

Ad essa si applicano le disposizioni di cui alla legge 9 ottobre 1967, n. 961, modificata ed integrata dalla legge 10 ottobre 1974, n. 494, nonché quelle di cui alla legge 5 maggio 1976, n. 355, fermo restando le disposizioni di cui al successivo articolo 4.

ART. 2.

All'Azienda è concesso un contributo straordinario di avviamento di lire un miliardo da iscriversi nello stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno 1982.

Al predetto onere si provvede mediante corrispondente riduzione del capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1982, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento « Censimenti ISTAT generali ».

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

ART. 3.

Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge l'Azienda riceverà in consegna con le modalità di cui all'articolo 36 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione - navigazione marittima - le aree demaniali ed i beni di cui all'articolo 2, n. 1, della legge 9 ottobre 1967, n. 961.

ART. 4.

Per la conduzione dei mezzi meccanici da essa gestiti, l'Azienda si avvarrà di personale specializzato che la Compagnia dei

lavoratori portuali dovrà mettere a disposizione.

I rapporti fra Compagnia dei lavoratori portuali ed Azienda dei mezzi meccanici saranno regolati da apposita convenzione.

ART. 5.

Fino alla costituzione del comitato direttivo e, comunque, non oltre il termine di cui all'articolo 21 della legge 9 ottobre 1967, n. 961, le funzioni dello stesso sono affidate al presidente dell'Azienda.