

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

1.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 8 NOVEMBRE 1979

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARZOTTO CAOTORTA

INDI

DEL VICEPRESIDENTE MORAZZONI

INDICE

	PAG.	PAG.
Proposte di legge (Discussione e rinvio):		
Senatore MOLA ed altri: Contributo ordinario dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Napoli (Approvato dal Senato) (Parere della V Commissione) (814);		CASALINO 10
PARLATO ed altri: Determinazione e corresponsione del contributo ordinario dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Napoli (Parere della V e della IX Commissione) (344) 2		PISICCHIO, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i> 11
PRESIDENTE 2, 4		TOMBESI, <i>Relatore</i> 9, 11
FEDERICO, <i>Relatore</i> 2, 7		Disegno di legge (Discussione e rinvio):
GRIPPO 6		Contributi a favore dell'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale, per il Centro di idrodinamica di Roma (Approvato dal Senato) (Parere della V e della VII Commissione) (818) 11
PARLATO 4, 7		PRESIDENTE 11, 18, 19
PISICCHIO, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i> 8		BENCO GRUBER AURELIA 15
VIGNOLA 6		GRIPPO, <i>Relatore</i> 11, 18
Disegno di legge (Discussione e rinvio):		MANFREDINI 14
Adeguamento della misura del contributo ordinario a carico dello Stato in favore dell'Ente autonomo del porto di Trieste (Approvato dal Senato) (Parere della V Commissione) (817) 9		PANI 17, 19
PRESIDENTE 9, 11		PARLATO 13, 19
BENCO GRUBER AURELIA 10		PISICCHIO, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i> 18, 19

La seduta comincia alle 9,20.

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

(È approvato).

Discussione delle proposte di legge senatore Mola ed altri: Contributo ordinario dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Napoli (Approvata dal Senato) (814); Parlato ed altri: Determinazione e corresponsione del contributo ordinario dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Napoli (344).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata della proposta di legge di iniziativa dei senatori Mola, Fermariello, Libertini e Valenza: « Contributo ordinario dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Napoli », già approvata dal Senato nella seduta del 24 ottobre 1979 e della proposta di legge di iniziativa dei deputati Parlato, Baghino, Abbatangelo, Pirolo e Zanfagna: « Determinazione e corresponsione del contributo ordinario dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Napoli ».

L'onorevole Federico ha facoltà di svolgere la relazione.

FEDERICO, *relatore*. Le proposte di legge oggi in discussione riguardano un aspetto particolare della programmazione portuale sulla quale abbiamo discusso ieri in questa stessa Commissione. Ciò potrebbe suscitare qualche perplessità: non più tardi di ieri, infatti, abbiamo affermato la necessità di una programmazione globale delle attività portuali ed oggi ci accingiamo ad esaminare un provvedimento di carattere del tutto particolare.

Del Consorzio autonomo del porto di Napoli, in effetti, questa Commissione si è già occupata nella scorsa legislatura, in particolare quando ha approvato una legge che ha erogato un contributo straordinario di 10 miliardi. In quell'occasione le varie forze politiche sottolinearono la necessità di definire la questione dei contributi di carattere finanziario da erogare a favore del Consorzio medesimo, onde consentirne un migliore esercizio commer-

ciale ed uno sviluppo del traffico, come previsto dagli articoli 2 e 4 della legge 11 marzo 1974, n. 46, che convertiva con modificazioni il decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, istitutivo del Consorzio.

In sostanza lo scopo che il legislatore si era prefisso nel momento in cui aveva costituito il Consorzio autonomo del porto di Napoli era quello di compiere un negozio giuridico di carattere speciale denominato « negozio di fondazione ». Con la legge su indicata venne organizzato un nuovo ente e vennero indicati i soggetti che vi partecipavano — per primo lo Stato — a carico dei quali, per forza di legge, nascevano obbligazioni che dovevano essere adempiute per la vita e la vitalità dell'ente.

La legge, così come è avvenuto per il porto di Genova con il regio decreto 16 giugno 1938, n. 1268, avrebbe dovuto anche determinare i contributi a carico degli enti consortili.

L'articolo 4 della legge istitutiva sancisce che il Consorzio, relativamente alla parte finanziaria, dispone del contributo dello Stato determinato con legge; sancisce, inoltre, che nei primi quattro anni di attività del Consorzio questo possa usufruire anche di contributi annuali da parte dei vari enti consortili, contributi da stabilire, da parte dei rispettivi organi competenti, in base alle norme vigenti. Bisogna constatare che, a distanza di cinque anni, non è stata emanata la legge relativa al contributo statale, ciò che ha permesso agli altri enti, in particolare alla regione, di ritardare la determinazione del contributo ad essa spettante. Per tali ragioni la situazione del Consorzio è diventata sempre più incerta ed ha subito un notevole peggioramento poiché negli ultimi due esercizi finanziari è venuto a mancare anche il contributo straordinario che, come la legge prevedeva, è scaduto nel 1977. Tale circostanza ha fatto sì che il 29 marzo di quest'anno la Commissione trasporti abbia sentito la necessità di approvare il provvedimento sopra ricordato, che stanziava un contributo straordinario di 10 miliardi di lire da erogare

al Consorzio. Tale contributo ha permesso di alleggerire la situazione del Consorzio che, però, tra breve, si troverà nuovamente di fronte a pesanti squilibri di bilancio che probabilmente, ove non si intervenga in maniera definitiva, renderanno necessari nuovi contributi straordinari.

Tenuto conto del fatto che la prevista somma di 10 miliardi è servita a coprire un disavanzo medio di 2 miliardi all'anno (che lo Stato non paga più dal 2 gennaio 1978), che nonostante ogni possibile sforzo per il contenimento della spesa il bilancio dell'esercizio in corso prevede ancora un disavanzo finanziario di un miliardo e 700 milioni di lire e che infine l'attività del Consorzio non può essere limitata alla sopravvivenza, ma deve espandersi al raggiungimento dei numerosi fini di istituto, ne deriva l'indispensabilità di una legge formale per il contributo ordinario, il cui ammontare deve essere almeno pari a 4 miliardi di lire annui.

Ai compiti del Consorzio se ne devono aggiungere altri di carattere generale di grande rilievo come, ad esempio, l'elaborazione di un piano di ristrutturazione del sistema viario al fine di eliminare le attuali gravi difficoltà del traffico nel retroterra urbano; l'elaborazione del piano regolatore dei porti della circoscrizione consortile; il miglioramento delle comunicazioni stradali e ferroviarie fra i porti della circoscrizione ed il retroterra nazionale; l'esplicazione delle funzioni altrove attribuite agli uffici del lavoro portuale, ai comandanti di porto ed al direttore marittimo; l'attività promozionale intesa a favorire lo sviluppo commerciale ed industriale dell'entroterra in relazione ai traffici marittimi; le ricerche di mercato; la raccolta, elaborazione e pubblicazione di dati e notizie concernenti la vita ed il movimento economico dei porti consorziati.

Inoltre, il Consorzio è impegnato in questo momento a mantenere e migliorare il proprio grado di competitività rispetto agli altri porti, specie esteri, al fine di intensificare i traffici. Tale obiettivo po-

trà essere realizzato, oltre che 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. Vi è quindi la necessità che gli oneri che il Consorzio sostiene per le funzioni di carattere generale non siano riversati sulla utenza portuale.

Può essere opportuno 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, per i quali lo Stato nulla ha corrisposto.

È da ricordare, infine, che il Consorzio compie i servizi della pulizia e della illuminazione per conto del Ministero dei lavori pubblici o della regione. Per far fronte a questi impegni occorrono mezzi meccanici per i quali sono necessarie forti spese di investimento che non possono essere affrontate se non con forme di pagamento differito, i cui oneri finanziari sono persistenti per lunghissimi periodi; spese, comunque, che sono intese a migliorare l'efficienza e la redditività dei servizi gestiti.

Per queste ragioni, che ho inteso soltanto ricordare poiché sono state abbondantemente illustrate sia nella passata legislatura, sia in sede di prima approvazione del provvedimento al Senato, mi pare giusto chiedere alla Commissione di procedere all'approvazione del disegno di legge oggi al nostro esame. Con questo atto, inoltre, il Parlamento non fa altro che adempiere a quanto predisposto da oltre cinque anni con l'articolo 4, lettera a), della legge istitutiva del Consorzio per giungere alla razionalizzazione dell'attività del Consorzio stesso e per sollevare lo Stato da una condizione di inadempienza che si protrae da molto tempo. Va anche ricordato che in questa stessa Commissione, a conclusione della discussione sul disegno di legge per l'erogazione del contributo straordinario di 10 miliardi, venne approvato all'unanimità un ordine

del giorno con il quale il Governo veniva invitato a prendere l'iniziativa per lo stanziamento di un contributo ordinario. Approvando oggi questo provvedimento, non facciamo altro che essere conseguenti a quanto deciso nella passata legislatura.

Il testo che ci è stato trasmesso dal Senato ha ricevuto il consenso di tutte le forze politiche che si sono espresse più volte in sede locale con accenti di intensa soddisfazione in vista dell'urgente approvazione del provvedimento. Si tratta di dar respiro alla difficile condizione di Napoli, facendo sì che l'azienda più importante di questa città possa decollare e migliorare l'intero settore economico.

L'augurio con il quale vorrei terminare questa mia breve relazione è che (partendo da questo provvedimento) si prenda una iniziativa che porti il Consorzio a rimediare ai gravi errori di gestione che ci sono stati nel passato e che sono stati citati anche in altre circostanze. Trovo opportuno che, nel corso della discussione al Senato, al testo della proposta di legge Mola ed altri sia stato aggiunto un articolo con cui si impegna il consorzio a fissare annualmente il contributo degli enti consortili.

Nell'invitare i colleghi della Commissione ad esprimere voto favorevole alla proposta di legge, mi auguro che essa rappresenti solo il primo passo verso la riforma generale dei porti.

Propongo, infine, che sia scelto come testo base per la discussione il progetto di legge n. 814.

PRESIDENTE. Pongo in votazione quest'ultima proposta.

(È approvata).

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

PARLATO. La situazione in cui si trova il porto di Napoli è piuttosto singolare, poiché le varie gestioni che si sono succedute hanno tutte « peccato gravemente », soprattutto perché erano strutture di carattere clientelare e sotto questo aspetto

al loro interno mostravano tutte le loro incapacità. Allo stesso tempo, nei confronti dei problemi del traffico esterno della struttura di sviluppo nell'area metropolitana più vastamente intesa si è manifestata un'assoluta sordità.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MORAZZONI

PARLATO. È particolarmente strano che in un'economia depressa, come quella napoletana, le forze politiche ieri, e purtroppo anche oggi, abbiano dimostrato una totale insensibilità nei confronti dei problemi portuali: il porto è stato considerato un campo estraneo alla città.

Per la verità, negli ultimi tempi abbiamo assistito ad un'inversione di tendenza, talché l'entrata in vigore della legge del 1974, istitutiva del consorzio, la quale stabiliva una contribuzione da parte degli enti consorziati, ha provocato alcuni ritardi, senza che, per altro, venisse erogato il contributo. Circostanza, questa, non poco grave, perché ha unito le scarse capacità del consorzio con le carenze dovute alla mancata erogazione del contributo sia da parte dello Stato, sia da parte degli enti locali. È in questo quadro che ha trovato spunto la proposta di legge, sottoscritta, oltre che da me, dai colleghi Baghino, Abbatangelo, Pirolo e Zanfagna, la quale intende in qualche modo sanare la situazione che ho poc'anzi descritto. Mi auguro che venga attuata al più presto l'ipotesi, espressa ieri dalla nostra Commissione, di una programmazione capace di un impegno più finalizzato alla struttura portuale.

Quando si esaminano le inadempienze del Consorzio dal 1974 ad oggi nei confronti delle esigenze di una portualità intesa come punto essenziale per lo sviluppo di un'economia depressa, non si può prescindere dalla necessità di saldare una programmazione, anche di carattere finanziario, ad un piano organico nazionale, oltre che territoriale. Esistono, tuttavia, punti di valutazione differenti tra la pro-

posta di legge che ci è pervenuta dal Senato e quella che porta la mia firma. Si tratta di circostanze forse di relativa importanza, ma io non condivido l'ipotesi che il consorzio autonomo del porto di Napoli stabilisca le sue esigenze di bilancio, cioè attribuisca, quasi fosse un ente capace di imporre tasse ed aliquote a carico di terzi, il contributo a carico di altri enti. Poiché il consorzio non ha potere impositivo, a me sembra illegittimo, nel rispetto delle autonomie degli altri enti locali, attribuire ad esso la facoltà di deliberare l'entità dei contributi dovuti per legge.

Noi ci rendiamo perfettamente conto di come e di quanto potrebbe essere resa elastica, secondo esigenze acritiche di bilancio, l'entità del contributo spettante al consorzio, contributo imposto e non liberamente determinato da parte degli enti consorziati. Ecco il motivo per cui esprimo il mio profondo dissenso nei confronti della proposta di legge Mola ed altri, la quale, sia pure in modo erroneo, a mio giudizio, ha previsto la possibilità di rendere esigibile il contributo degli enti consorziati.

Sarebbe stata invece più opportuna l'ipotesi da me avanzata, secondo la quale, nel caso in cui il contributo fosse stato deliberato dagli altri enti tenuti a corrisponderlo e ove non fosse stato corrisposto, potrebbe configurarsi una sorta di delegazione di pagamento effettuato su tutti i crediti che gli enti vantassero da parte dello Stato che elargirebbe direttamente i contributi detraendoli dalle quote che avrebbero dovuto essere corrisposte al consorzio.

Mi sembrava questo un modo per accelerare i tempi burocratici delle varie operazioni cui gli enti consorziati sono tenuti. Al di là di questa ipotesi non vedo come si possano evitare i paurosi ritardi nei contributi. Purtroppo questi ritardi, da parte sia dello Stato sia degli enti consorziati, hanno costituito e tuttora costituiscono (adopero il termine con estrema chiarezza) l'alibi vero dietro cui si nasconde tutta quell'irresponsabilità cui fa riferimento il Consorzio autonomo del

porto di Napoli, quando lo si accusa di non aver realizzato adeguate strutture e comunque di non aver preso concrete iniziative per assolvere la sua funzione primaria.

Ed io ritengo che il contributo che con questo disegno di legge ci accingiamo ad erogare venga a colmare un altro ancor più colpevole ritardo, quello da parte dello Stato, che non ha provveduto, dal 1974 ad oggi, ad erogarlo. In proposito, soprattutto il Governo ha la sua responsabilità, in quanto esso doveva farsi promotore dell'iniziativa legislativa necessaria per la concessione dello stanziamento già contemplato dalla legge istitutiva del predetto consorzio.

Non vedo comunque come sia possibile — con un *escamotage* che non risolve alcun problema — fare a meno oggi, nel novembre 1979, di corrispondere anche il contributo per il corrente anno. Così, mentre la proposta di legge n. 814 dispone che il contributo relativo all'anno 1980 venga utilizzato anche per la copertura delle maggiori spese dell'esercizio 1979, quella di cui sono primo firmatario prevede che il contributo da corrispondere decorra dal 1° gennaio 1979. Riteniamo infatti che, diversamente, non avremmo una soluzione soddisfacente, in quanto sappiamo che il maggiore onere cui il Consorzio ha dovuto sottoporsi — con ciò registrando un notevolissimo disavanzo — negli ultimi anni è costituito dagli interessi passivi sulle anticipazioni richieste alle banche: e sarebbe anzi da discutersi la logica secondo cui le banche stesse pretendono la corresponsione di tassi d'interesse così alti, anche se è un ente pubblico il richiedente il prestito, o se quest'ultimo è motivato dallo svolgimento di funzioni di carattere pubblico.

Se quindi non erogassimo integralmente il contributo anche per l'anno 1979, non aiuteremmo il Consorzio, che deve recuperare anche il ritardo per il corrente anno, ad avviare un nuovo corso della sua attività. Mi riservo comunque di intervenire sull'argomento in sede di esame degli articoli.

VIGNOLA. Considero del tutto esauriente l'ampia ed articolata relazione del collega Federico e desidero soltanto sottolineare il punto, cui egli faceva inizialmente riferimento, relativo all'esigenza di predisporre un piano della portualità, e di inserire questo provvedimento di legge, con il contributo in esso previsto, in una visione più complessiva della politica portuale del nostro paese.

Il richiamo al piano portuale coinvolge due protagonisti, a mio avviso. Il primo è certamente il Governo, già sollecitato da questa Commissione, con l'ordine del giorno del 29 marzo scorso, sia ad erogare il contributo di cui stiamo oggi discutendo, sia a predisporre gli strumenti per affrontare in maniera globale talune questioni attinenti alla portualità italiana. Il Governo è pertanto inadempiente rispetto tanto al Consorzio autonomo del porto di Napoli, quanto alla situazione generale dei porti nel nostro paese.

Ma vi è poi un altro protagonista, che è il Consorzio stesso, cui aggiungerei la regione e gli enti locali napoletani. In proposito, si presenta il problema del piano regolatore del Consorzio, che comprende i comuni di tutta la fascia costiera che va da Castellammare di Stabia a Pozzuoli ed a Baia, il quale non è stato ancora predisposto: e proprio esso dovrebbe assicurare la valorizzazione del porto di Napoli, come pure l'articolazione delle attività dei porti della fascia costiera. Si presenta, inoltre, l'esigenza di un raccordo tra il Consorzio autonomo del porto di Napoli ed il porto di Salerno, circa il quale sono sul tappeto numerosi problemi, cui occorre dare soluzione. Perciò ho fatto riferimento alla regione, che dovrebbe prendere un impegno serio, in rapporto sia all'attuale situazione del porto di Napoli e di quelli contermini, sia alle prospettive di sviluppo dell'attività produttiva napoletana. Esiste un vecchio progetto per l'area di servizio del porto di Napoli, tuttora in sospeso per questioni attinenti alla determinazione del sito, che non si riesce a definire.

Ma parlando del rapporto degli enti locali con la programmazione, emerge il problema, già richiamato dal collega Parlato, dei contributi che questi enti devono erogare per l'esercizio del porto di Napoli. Ora, la normativa che stiamo esaminando costituisce un severo richiamo agli enti locali stessi perché si assumano intera la responsabilità di intervenire da protagonisti nella vita e nell'andamento commerciale del porto medesimo, erogando i contributi previsti, ma in ordine ai problemi di sviluppo e alle questioni relative alla gestione che si presentano nella situazione napoletana: il disegno di legge, cioè, con il suo articolato rispetta l'autonomia di tali enti — cui affianca il suo contributo statale — ma nello stesso tempo rigorosamente la sollecita, come intervento responsabile.

Alla situazione del porto di Napoli sono anche interessati — desidero ricordarlo — i lavoratori ed il sindacato, che negli ultimi tempi si è adoperato per cercare di risolverne i problemi, con particolare riguardo a quelli gestionali, che sono seri e gravi.

Concludo il mio intervento preannunciando il voto favorevole del gruppo comunista, che già al Senato ha contribuito all'approvazione del contributo statale a favore del Consorzio autonomo del porto di Napoli.

GRIPPO. Concordo con quanto detto dal relatore e desidero soltanto fare, sui testi in esame, alcune puntualizzazioni, che si collegano ad alcune considerazioni sottoposteci, con molta obiettività, dal relatore e che scaturiscono fondamentalmente dalla constatazione della mancanza di un piano generale per la riorganizzazione delle attività portuali e dei servizi necessari in questo settore (deposito e smistamento delle merci, eccetera), oggi in concessione anche a privati. Per eliminare, invece, le incertezze relative ai costi ed ai tempi di servizio in questo settore, è necessario un piano di intervento nell'ambito consortile, predisposto con progetti realizzabili e corredati di studi adeguati. Credo che questa sia una delle principali

carenze individuabili nell'attività del Consorzio autonomo del porto di Napoli. In particolare, a mio avviso, è necessario garantire immediatamente un impegno programmatico. In tal senso penso che sarebbe opportuno integrare l'articolo 1 del provvedimento in esame con un termine temporale entro il quale il Consorzio dovrà predisporre un piano particolareggiato.

Per ciò che riguarda l'articolo 3, ritengo che esso sia superfluo in quanto la determinazione del contributo è già fissata nella legge istitutiva. Tra l'altro, avendo fatto parte del consorzio durante la mia esperienza a livello regionale, posso assicurare che esso ha più volte stabilito con propria delibera le quote di contributi spettanti agli enti consorziati. Se si eccettua la regione, che eroga 300 milioni l'anno, nessun altro ente ha mai versato alcunché al Consorzio. La situazione è aggravata dal fatto che tali enti hanno sempre inviato al Consorzio medesimo le delibere relative ai contributi che avrebbero dovuto versare: ciò ha fatto sì che il Consorzio, fidando su tali finanziamenti, si sia indebitato nella misura degli stessi. Alla luce di tutto questo, è evidente che bisogna escogitare quanto prima un meccanismo in grado di assicurare una certezza di bilancio al Consorzio.

Per quanto riguarda il piano regolatore, del quale ha parlato il collega Vignola, ritengo che esso debba essere attuato secondo meccanismi di carattere comprensoriale, di concerto con il comune interessato. In caso contrario, infatti, a mio avviso, ci si ridurrebbe esclusivamente a fare una mera esercitazione urbanistica priva, però, di ogni concretezza. Nel redigere il piano regolatore, inoltre, è necessario anche tener conto del distretto marittimo sul quale insiste il sistema portuale.

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

FEDERICO, *Relatore*. Desidero sottolineare che comprendo e condivido le ra-

gioni che hanno mosso i colleghi intervenuti nel corso della discussione a compiere le loro osservazioni. D'altronde, ci troviamo di fronte ad un provvedimento già approvato dall'altro ramo del Parlamento e, come sempre accade in questi casi, sono due le vie che si possono seguire: o approvarlo integralmente, privilegiando l'esigenza della celerità, o modificarlo con tutto quello che ne deriva.

PARLATO. Si tratta di un ricatto morale!

FEDERICO, *Relatore*. Non credo; si tratta, piuttosto, di qualcosa che si colloca nell'ordine normale della dialettica parlamentare.

Passando ora alle osservazioni dei colleghi, debbo soffermarmi sul problema sollevato dall'onorevole Parlato in ordine alla possibilità di indennizzare — perché di indennizzo si tratta, è bene ricordarlo — il Consorzio autonomo del porto di Napoli anche per l'anno corrente. Il provvedimento al nostro esame, infatti, autorizza l'utilizzazione dei fondi soltanto per l'anno 1980, in quanto l'altro ramo del Parlamento ha ritenuto che per l'anno corrente non vi fosse alcuna possibilità di copertura in bilancio.

Il collega Parlato ha proposto anche di rendere obbligatoria la contribuzione da parte dei vari enti consortili. Anche di tale argomento si è discusso al Senato, ma si è ritenuta non corretta, dal punto di vista formale, la statuizione di tale criterio che avrebbe potuto anche sollevare problemi di incostituzionalità. In effetti, lo statuto del Consorzio prevede che la misura del contributo a carico dei vari enti consorziati venga stabilita dai rispettivi organi deliberanti, sentito il Consorzio stesso.

Per queste ragioni, perciò, debbo consentire con il collega Grippo quando dice che l'articolo 3 del provvedimento in esame è del tutto superfluo. Una tale osservazione può, però, essere superata rilevando che *quod abundat non vitiat*. In ogni caso, infatti, tale ripetizione potrebbe costituire severo monito nei confronti

degli enti consortili inadempienti. Diciamo pure che vi era anche questo aspetto, conseguente alla grave disorganizzazione con la quale il Consorzio era stato portato avanti. In effetti, in questo periodo durante il quale certi commissari hanno assommato tutti i poteri, si è marcato col metodo del clientelismo; l'aumento del personale è stato deciso con una certa improvvisazione, il che ha sicuramente aggravato la non già facile gestione del Consorzio.

Il provvedimento oggi in discussione tende a razionalizzare la situazione all'interno del consorzio e a diventare severo monito per tutti gli altri enti consortili. L'onorevole Parlato ha sostenuto che sarebbe necessario prevedere una procedura specifica relativa a ciò che deve essere fatto nel caso in cui gli enti consortili si rendessero inadempienti; non sono di questo parere poiché non bisogna modificare il testo del Senato se non in casi strettamente indispensabili e comunque il provvedimento prevede abbondantemente il caso posto. Infatti, una volta che il Consorzio abbia avuto lo strumento per funzionare può esigere ciò che gli spetta da coloro che sono obbligati al versamento delle quote. Che cosa è invece necessario? Controllare che, in qualche misura, gli scopi che intendiamo porre vengano raggiunti. In particolare, va raccomandato al ministro della marina mercantile (cui il provvedimento attribuisce certi poteri di controllo) di essere più attento oggi del passato, proprio perché adesso il finanziamento è fatto con il denaro del pubblico contribuente. Inoltre, il Parlamento ha altri poteri di controllo. Si potrebbe procedere, ad esempio, ad una audizione per sapere se effettivamente i soldi pubblici sono stati spesi bene; anzi, lo strumento dell'audizione dovrebbe essere usato più spesso, dal momento che in molti casi vengono stanziati somme notevolissime con la raccomandazione al Governo di vigilare sulla spesa, ma poi — nonostante la buona volontà del Governo — tutto si perde come quei satelliti che non tornano a destinazione. Dal momento che abbiamo questo potere di

controllo, dipende da noi esercitarlo proprio al fine di appurare se sono stati raggiunti gli scopi contenuti nel provvedimento.

Per queste ragioni insisto per l'approvazione del testo che è stato già approvato dal Senato ricordando, ancora una volta (soprattutto ai colleghi napoletani che all'indomani del voto del 3 giugno in una riunione presso la Camera di commercio sollecitarono il Governo a presentare un testo in adempimento degli obblighi dell'ordine del giorno del marzo 1979), che si tratta di un provvedimento che ha ricevuto l'appoggio di tutte le forze politiche.

PISICCHIO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ringrazio il relatore, onorevole Federico, per la sua precisa e puntuale relazione ed i colleghi che sono intervenuti nella discussione sulle linee generali. L'obiettivo del provvedimento in esame riguarda il ripiano del bilancio del Consorzio del porto di Napoli e lo stanziamento di un contributo ordinario affinché il Consorzio stesso sia messo in condizioni di vivere tranquillamente.

Per chiarezza debbo dire che il Ministero della marina mercantile (o meglio il Governo) non è inadempiente; infatti per il 1977 è stato versato il contributo di 500 milioni e per il 1978 il contributo straordinario è stato di 10 miliardi. In questo momento, comunque, il discorso deve essere più ampio di quello cui si riferisce il provvedimento e deve riguardare la programmazione dell'attività dei porti. Il ministro della marina mercantile puntualmente, attraverso le sue funzioni, controlla la gestione dell'ente; se poi le cose non vanno sempre bene non è colpa di chi controlla, né di chi gestisce: il problema è di più ampia portata. All'ente in questione partecipano tutti, utenza, lavoratori, sindacati e gli stessi soci. In proposito debbo dire che al Senato è stato molto dibattuto il problema del contributo degli enti che partecipano alla vita del Consorzio ed è stato accettato un emendamento circa l'impegno degli

stessi a versare quote adeguate; con questo emendamento, inoltre, non rimane lo obbligo all'ente di tenere i soci che non pagano o che sono morosi. Con questo provvedimento consentiamo al Consorzio autonomo del porto di Napoli di utilizzare meglio il contributo dello Stato e di sfruttare al massimo — organizzando in modo più puntuale il lavoro portuale — le attrezzature a disposizione in attesa della legge di riforma delle gestioni portuali, da tutti auspicata.

Per questi motivi, invito la Commissione ad approvare celermente il provvedimento, così come ci è stato trasmesso dal Senato, al fine principale di non « appesantire » ulteriormente il consorzio.

PRESIDENTE. Poiché non sono ancora pervenuti i pareri della V e della IX Commissione, il seguito della discussione dei provvedimenti è rinviato ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Adeguamento della misura del contributo ordinario a carico dello Stato in favore dell'Ente autonomo del porto di Trieste (Approvato dal Senato) (817).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Adeguamento della misura del contributo ordinario a carico dello Stato in favore dell'Ente autonomo del porto di Trieste », già approvato dal Senato nella seduta del 24 ottobre 1979.

Comunico alla Commissione che non è ancora pervenuto il parere della V Commissione bilancio, per cui saremo costretti a sospendere la discussione del disegno di legge prima di passare agli articoli.

L'onorevole Tombesi ha facoltà di svolgere la relazione.

TOMBESI, *Relatore*. Con decreto del Presidente della Repubblica del 2 ottobre 1979, n. 714, emanato in applicazione della legge n. 73 del 14 marzo 1977, per la ratifica e l'esecuzione degli accordi di

Osimo, sono stati attribuiti all'Ente autonomo del porto di Trieste nuovi compiti. Per questi, che mettono il porto di Trieste all'altezza dei porti stranieri, ed anche anticipando alcuni contenuti della riforma delle gestioni portuali, attualmente all'esame del Parlamento, si è previsto che l'Ente sia organizzato sulla base dei principi dell'imprenditorialità e dell'autonomia finanziaria.

Il contenuto di questo decreto era stato previamente esaminato dalla regione Friuli-Venezia Giulia e dalla Commissione interparlamentare istituita ai sensi della predetta legge n. 73, in accordo con il ministro della marina mercantile. A seguito di questo esame si era proposto di provvedere all'autonomia finanziaria dell'Ente sia assegnandogli un fondo di dotazione di 16 miliardi, sia attribuendogli, come entrate ordinarie, le tasse ed in genere i proventi che vengono realizzati con le attività portuali. Per altro, dati i limiti della legge di delega, è stato possibile esclusivamente istituire il fondo di dotazione, ridotto a 15 miliardi che, per la sua entità e per la sua natura, non appare idoneo a realizzare il riequilibrio finanziario della gestione dell'Ente: non è stata accolta, infatti, la proposta originaria di devolvere all'Ente stesso, come introiti, anche le tasse ed i proventi portuali. Nella relazione che accompagna il disegno di legge è scritto che già in sede di Consiglio dei ministri, all'atto dell'approvazione del citato provvedimento n. 714, era presente la preoccupazione dell'inadeguatezza dello stesso così come formulato e, quindi, si era fatta riserva di provvedere con legge ordinaria alle esigenze finanziarie dell'ente.

Il provvedimento in discussione eleva, raddoppiandolo, il contributo ordinario annuo a favore dell'Ente autonomo del porto di Trieste a carico dello Stato, fissato originariamente con la legge n. 589 del 9 luglio 1967, istitutiva dell'Ente, nella misura di 1.500 milioni e già elevato a 2.300 milioni con la legge n. 822 del 14 agosto 1971, portandolo, così, a 4.600 milioni a decorrere dall'esercizio finanziario 1979.

Questo provvedimento, a giudizio del relatore, non risolve adeguatamente il problema della gestione dell'Ente nello spirito informatore del decreto n. 714, che è quello della responsabilizzazione dell'Ente stesso ad una sana gestione economica ed alla sua autonomia finanziaria. Per altro, le carenze del decreto n. 714 vanno colmate per evitare che la situazione finanziaria dell'Ente degradi e, quindi, è opportuno che questo provvedimento, già approvato dal Senato, lo sia definitivamente anche dalla Camera dei deputati.

Il relatore, per altro, suggerisce che nel contempo il problema della gestione finanziaria dell'Ente autonomo del porto di Trieste venga, quanto meno, affrontato dal Parlamento, richiamandosi allo spirito ed alla formulazione del decreto n. 714, che discende dagli impegni presi dal Governo in occasione della ratifica degli accordi di Osimo e che — pur con riguardo alla specificità del porto di Trieste — non è in contrasto con gli indirizzi che il Parlamento medesimo stava elaborando, nel corso della passata legislatura, relativamente al problema delle gestioni portuali.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

BENCO GRUBER AURELIA. Nonostante la relazione ampia e dettagliata svolta dal relatore, onorevole Tombesi, sento la necessità di ritornare sul titolo stesso del disegno di legge al nostro esame; tale titolo suona: «Adeguamento della misura del contributo ordinario a carico dello Stato in favore dell'Ente autonomo del porto di Trieste». Ora, il contributo ordinario precedentemente stabilito non è stato affatto sufficiente a far fronte ai problemi del porto di Trieste ed è del tutto inadeguato rispetto agli impegni attuali dell'Ente di gestione. Per questo motivo non posso fare a meno di dire che quanto si prevede con il disegno di legge al nostro esame rappresenta un modesto, anzi modestissimo ulteriore contributo finanziario e nulla di più. Non viene, infatti, preso in considerazione il problema ben più grave — né era compito di questo

particolare disegno di legge — dell'organizzazione del porto e della sua strutturazione che deve essere adeguata alle funzioni che il porto deve svolgere anche a seguito della ratifica del trattato di Osimo. Trattato che, come tutti gli altri di carattere internazionale, riconosce al porto di Trieste una funzione di tipo internazionale. Credo sia giunto il momento in cui anche lo Stato italiano si adegui alle linee di politica economica portate avanti dal resto dell'Europa nei confronti di un porto, oggi declassato, proprio per una mancanza di comprensione delle sue funzioni e potenzialità.

Personalmente sono favorevole all'approvazione di questo sia pur modesto contributo all'Ente, anche se non posso fare a meno di sottolineare come esso sia suggerito dalla contingenza dei fatti più che da una reale volontà di comprendere fino in fondo quali siano i problemi della gestione del porto di Trieste e quali siano — e lo ripeto — le sue funzioni.

Concludendo, aggiungo soltanto a questo proposito che condivido tutte le osservazioni svolte dai colleghi, nel corso della discussione del provvedimento relativo alla concessione del contributo ordinario al Consorzio autonomo del porto di Napoli: non soltanto le condivido, ma ritengo che possano tutte essere trasferite in un discorso relativo al porto di Trieste, che non intendo fare esclusivamente per non ripetere le cose che sono già state dette.

CASALINO. Il gruppo comunista è concorde con le osservazioni del relatore, pur sottolineando la sua totale avversione per i finanziamenti «a pioggia», ai quali purtroppo siamo costretti per la mancanza di un piano di riforma della gestione dei porti.

A parte questo provvedimento, non possiamo non tener conto di un'inversione di tendenza che si sta manifestando nel settore del trasporto via mare, per cui, all'intensità dei traffici tra Europa ed America, si alterna un crescendo dei traffici tra i paesi afro-asiatici. È chiaro che il porto di Trieste, che in passato

ha avuto una importante funzione, oggi può nuovamente riprenderla. È vero che si raddoppierà il contributo, ma si tratterà di una spesa effimera a causa della svalutazione della moneta. Pertanto oggi non ci opponiamo all'approvazione del disegno di legge; confermiamo però, allo stesso tempo, l'urgente necessità, sulla base degli impegni internazionali stabiliti dal trattato di Osimo, di riesaminare tutta la materia, altrimenti correremo il rischio, di fronte ad una grossa richiesta di imbarco e sbarco merci, che uno sbocco come quello di Trieste verso l'Europa centrale e settentrionale potrebbe soddisfare, di non avere le infrastrutture adeguate.

Nel preannunciare, a nome del gruppo comunista, voto favorevole al disegno di legge, auspico la riforma del sistema portuale in funzione anche delle richieste avanzate dalla Commissione consultiva intercamerale per la regione Friuli-Venezia Giulia.

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

TOMBESI, *Relatore*. Ringrazio i colleghi che sono intervenuti facendo delle osservazioni che condivido pienamente. Sappiamo tutti che uno dei problemi fondamentali del porto di Trieste è quello della gestione, alla quale il contributo previsto dal disegno di legge all'ordine del giorno dà un supporto. Sono anch'io contrario al sistema dei « finanziamenti a pioggia », poiché sono dispersivi e disincentivano la buona amministrazione, mentre il sistema di devolvere i proventi la responsabilizza. Ringrazio i colleghi che hanno voluto privilegiare gli investimenti nei porti con traffico internazionale e mi auguro che in sede di riforma del sistema portuale si possa rendere il porto di Trieste adeguato alle funzioni che svolge.

PISICCHIO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non credo di dover aggiungere molto a quanto già mol-

to compiutamente hanno espresso il relatore ed i colleghi intervenuti nella discussione, se non che, a causa della svalutazione, il Governo ha assunto l'impegno di aumentare il contributo ordinario per il porto di Trieste in modo da compensare in qualche modo la perdita del valore reale della moneta.

Per quanto riguarda la programmazione portuale, il Governo farà quanto è possibile per ridare a Trieste la sua giusta posizione.

PRESIDENTE. Poiché non è ancora pervenuto il prescritto parere della V Commissione bilancio, propongo di rinviare il seguito della discussione ad altra seduta.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Contributi a favore dell'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale, per il Centro di idrodinamica di Roma (Approvato dal Senato) (818).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Contributi a favore dell'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale, per il Centro di idrodinamica di Roma », già approvato dal Senato nella seduta del 24 ottobre 1979.

Il relatore, onorevole Grippo, ha facoltà di svolgere la relazione.

GRIPPO, *Relatore*. Per « Vasca Navale » viene indicato in genere un centro sperimentale dotato di bacini ed impianti nei quali vengono provati modelli in scala di veicoli marittimi e parti di essi, di strutture e mezzi fissi e semifissi destinati a rimanere ed operare in acqua. È una struttura di estrema importanza che ogni nazione avanzata ha, perché ogni nave da costruire deve essere sottoposta a prove di resistenza al moto e alle onde,

nonché alle cavitazioni, per ottenere una progettazione ottimale delle strutture che garantisca il maggior risparmio energetico e la maggior durata di vita utile.

È assolutamente indispensabile per ogni armatore di ogni parte del mondo fare queste prove che, anche se costano 30-40 milioni, ne permetteranno il risparmio di centinaia. Difatti la progettazione, la più perfetta che sia, delle forme di carena di veicoli marittimi sfugge a qualsiasi forma di calcolo teorico. Tutte le Vasche esistenti al mondo sono notevolmente attive, ed in particolare va sottolineata la struttura di Vageningen, vicino Delft (Olanda), ove anche l'IRI e molte società armatoriali italiane vanno a fare le suddette prove. La struttura di quella di Roma è assolutamente carente non solo per gli impianti che potevano anche essere potenziati e rinnovati con il solo bilancio di esercizio, ma anche per l'amministrazione e l'organizzazione del lavoro.

L'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale (INSEAN) è stato costituito in ente autonomo denominato « Vasca nazionale per esperienze di architettura navale », con regio decreto n. 1429 del 23 giugno 1927, ed ha assunto l'attuale denominazione con il regio decreto n. 530 del 24 maggio 1946, sotto la vigilanza del Ministero della marina mercantile, con gli scopi di promozione, coordinamento e ricerca nel campo dell'architettura navale. L'Istituto è organo consultivo dello Stato ed opera in coordinamento e con il concorso del CNR. I proventi dell'Istituto derivano principalmente dall'attività di sperimentazione, di ricerca e di studio e in parte (6 per cento) da contributi di amministrazioni statali, contributi che furono nel gennaio 1975 di 101,5 milioni annui, su un bilancio di circa 1.600 milioni all'anno. L'ente, pur essendo inquadrato nell'ambito della legge n. 70 del 1975 sul parastato, trae per il 92 per cento i suoi proventi dal fatturato delle esperienze per conto terzi.

L'Istituto ha chiesto ai ministeri vigilanti di elevare il contributo di almeno 500 milioni, per operare nel settore della ricerca. Il Ministero della difesa, con nota

del 24 luglio 1979, ha chiesto i pareri della Presidenza del Consiglio e dei ministeri del tesoro e della marina mercantile, per predisporre il necessario provvedimento. Il Centro lavora solo 8 ore su 24, ma l'intensità della domanda e l'importanza degli investimenti richiederebbero, invece, il tempo pieno, praticato in tutte le altre nazioni. In particolare, occorrerebbe per lo meno triplicare il personale addetto alla manovra degli impianti — portandolo quindi da 6 a 18 unità — mentre il rimanente resterebbe invariato.

Non è stato dato — in applicazione della legge n. 70 del 1975 e del conseguente decreto del Presidente della Repubblica n. 411 del 1976 — il giusto riconoscimento a numerosi casi di professionalità esistenti nell'Istituto, sia nel ruolo tecnico professionale sia in quello amministrativo: da qui è nata una pesante azione sindacale, e recentemente i ministeri vigilanti hanno approvato il nuovo regolamento del personale ed il nuovo ordinamento dei servizi, predisposto dall'Istituto. Una volta completati gli impianti, con i finanziamenti di cui al presente disegno di legge, sarà indispensabile aumentare il personale; attualmente, infatti, prestano servizio 108 dipendenti, contro i 150 previsti dalla pianta organica, ma con i nuovi impianti definitivamente attrezzati saranno necessarie 220 unità.

Per i nuovi impianti sono stati già concessi 5 miliardi con la legge n. 1519 del 1960 e 4 miliardi con la legge n. 567 del 1971. Il provvedimento legislativo per la concessione di un nuovo contributo di 4 miliardi per il completamento del nuovo Centro, predisposto dall'Istituto nel 1974 e presentato nel giugno 1975, è stato approvato dal Senato ma non dalla Camera, per la fine anticipata della precedente legislatura. Il Governo attuale, nella seduta di venerdì 14 settembre 1979, ha approvato il provvedimento nel vecchio testo, per presentarlo al Senato sfruttando la procedura d'urgenza prevista dall'articolo 81 del regolamento di quel ramo del Parlamento.

Il Senato ha approvato il disegno di legge il 24 ottobre scorso, modificando la formulazione dell'articolo 1, per mettere bene in evidenza due precisi concetti. In primo luogo, la somma di 4 miliardi, preventivata nel 1974, non serve più per la predisposizione totale degli impianti, ma per il loro completamento, e ciò in conseguenza dell'enorme svalutazione monetaria verificatasi dal 1974 al 1979. In secondo luogo, entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge dovrà essere predisposto un piano generale di sistemazione degli impianti e di definizione dell'ambito di attività dell'Istituto, cioè un provvedimento organico e completo, che comprenda l'attività di ricerca, quella di sperimentazione, i finanziamenti, i rapporti con le università, il Consiglio nazionale delle ricerche, il CETENA e gli altri enti, come pure la sua organizzazione — che deve essere resa più snella e paragonabile a quella di analoghi enti stranieri — i problemi del personale dipendente, e così via. La CETENA — società del gruppo IRI operante in questo settore — citata nella relazione del testo presentato al Senato, sta stipulando una convenzione con l'università di Napoli per prove in vasca.

Nel dichiararmi favorevole al finanziamento delle strutture per il completamento degli impianti, devo anche sottolineare l'esigenza di adeguati provvedimenti di carattere organizzativo, che si potrebbero eventualmente richiamare in un ordine del giorno. Proporrei poi la costituzione di una Commissione di indagine parlamentare, che elabori una proposta di ristrutturazione amministrativa e di riorganizzazione aziendale delle attività dell'Istituto, che sono altamente remunerative e tali da far recuperare il capitale investito in quattro-cinque anni.

Le condizioni di esercizio che oggi si registrano sono quasi impossibili e quindi, dopo l'indagine della predetta Commissione parlamentare, si potrebbe anche pensare ad un consorzio tra le università, gli armatori e lo stesso IRI, per evitare che le prove tecniche navali debbano essere effettuate fuori del nostro paese.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

PARLATO. Credo che sia stata veramente utile l'esperienza che abbiamo condotto con la visita che in delegazione la Commissione ha effettuato alla Vasca Navale di Roma; essa ci ha consentito di colmare il divario esistente tra l'esercizio del nostro mandato parlamentare e la conoscenza della realtà, spesso drammatica e misconosciuta, del mondo esterno, e ci ha fatto — vorrei dire purtroppo — verificare il ritardo con cui la nostra classe politica risponde alle sue potenzialità che così restano mortificate.

Sono convinto — condividendo quanto detto dal relatore — delle enormi possibilità che l'INSEAN, con la Vasca Navale che è il suo strumento operativo, potrebbe sviluppare per contribuire a risolvere i problemi della navigazione marittima, qualora fosse operata una completa revisione del suo ruolo e delle sue funzioni. Ma mi sono reso anche conto fino a che punto la ricerca non venga considerata, in Italia, come la prima, sostanziale forma di reale investimento produttivo.

Con il disegno di legge in discussione colmiamo una carenza contingente, ma non procediamo a dare una prospettiva a questa realtà che abbiamo scoperto, anche se abbiamo introdotto, all'articolo 1, il riferimento ad un piano più articolato, per l'Istituto in questione, da predisporre entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge stessa.

Eppure, per l'INSEAN sono necessari non solo i finanziamenti, ma anche delle precise disposizioni per sviluppare quelle potenzialità di cui si è detto. Attualmente, infatti, si compiono esperimenti — che sono quelli che si continueranno ad effettuare anche dopo la corresponsione del contributo previsto — con riferimento solo al vento in poppa e al moto ondoso che incide sulla cosiddetta opera viva della nave, mentre occorrerebbe anche sondare l'azione del moto ondoso laterale e quella complessiva dei venti, che incidono sulla parte superiore alla marca di bordo libero, cioè la cosiddetta opera morta.

Tali prove, infatti, sono di sostanziale importanza, riguardando direttamente la sicurezza della navigazione e la navigabilità della stessa nave. Del pari difetta la possibilità, essenziale per uno studio idrodinamico realmente efficiente, di valutare le vibrazioni dello scafo, cosa quanto mai importante al fine di studiare la tenuta di un naviglio. A tale proposito, esistono prove concrete sul fatto che l'Istituto non è in grado di effettuare tali esami.

A tutto ciò è necessario aggiungere che spesso gli armatori tengono maggiormente all'investimento immediato, piuttosto che ad un investimento che, pur comportando inizialmente oneri suppletivi, consentirebbe nel lungo periodo guadagni assai maggiori. Ciò può verificarsi perché l'iniziativa è lasciata ai singoli e non è regolamentata, come sarebbe auspicabile, dallo Stato. Basti pensare, ad esempio, al rapporto potenza, velocità e consumo negli scafi ed a quanto una accurata revisione permetterebbe di risparmiare in consumo energetico. Tale considerazione mi induce in prospettiva a sottolineare l'opportunità del ricorso obbligatorio della Vasca Navale, non come fattore frenante dello sviluppo cantieristico, ma come fattore incentivante di esso. Ciò deve avvenire, a mio avviso, attraverso esperienze che non possono essere disattese, ma che anzi debbono essere finalizzate ad un risparmio energetico di miliardi e miliardi, con la conseguenza non trascurabile di rendere competitivo il naviglio italiano.

Un altro aspetto che vorrei sottolineare riguarda il fatto che l'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale è sottoposto alla competenza di vari dicasteri: da un lato il Ministero della marina mercantile, dall'altro quello della ricerca scientifica. Ritengo che sarebbe opportuno unificare tali competenze, in ragione del taglio che si vuole dare alla finalizzazione della Vasca. C'è da sottolineare, inoltre, l'importanza dell'aumento della professionalità, se solo si considera che su 108 dipendenti ci sono solo sette ingegneri che possono contribuire in misura molto relativa al potenziamento della Vasca.

È certo, comunque, che solo aumentando la professionalità del personale addetto sarà possibile migliorare l'attuale situazione: tale scopo non si raggiunge certamente, infatti, se si finalizza la ricerca scientifica alla domanda che perviene dagli armatori. Sarebbe più opportuno, invece, incentivare la professionalità prevedendo un aumento della contribuzione al personale quando vengano raggiunti risultati apprezzabili nella ricerca.

MANFREDINI. Il disegno di legge di cui stiamo discutendo e sul quale dovremo dare il nostro voto è, com'è stato già ricordato, il vecchio disegno di legge n. 1932 approvato dall'VIII Commissione del Senato nella seduta del 6 dicembre 1977, discusso in questa Commissione il 28 settembre 1978, un anno dopo, ridiscusso ed approvato al Senato il 24 ottobre 1979.

In quest'ultima sede è stata introdotta una modifica assai rilevante all'articolo 1 ed è proprio questa, a mio avviso, a richiedere delle considerazioni di merito, che investono la credibilità o meno del contributo che ci accingiamo ad erogare. C'è da chiedersi, cioè, se stiamo per approvare un contributo « al vento » o se invece esso costituisca la base di partenza di un disegno globale mirante in prospettiva al rilancio dell'Istituto. Infatti, noi fissiamo un contributo di quattro miliardi per terminare gli impianti esistenti, ma non facciamo menzione delle prospettive di sviluppo, di mercato, di collocazione nazionale ed internazionale di questo istituto sperimentale.

È necessario, a mio avviso, che nel primo articolo si chieda che il Governo elabori entro sei mesi un piano generale di sistemazione degli impianti e di definizione dell'ambito delle attività dell'Istituto. Abbiamo potuto constatare, nel corso della visita che abbiamo compiuto recentemente nella sede dell'Istituto, che attualmente non c'è mercato, non vi è impegno e spazio per la ricerca, e questo è il *gap* esistente nei confronti degli altri paesi che ha riflessi negativi anche per quan-

to riguarda la prospettiva dello sviluppo e della qualificazione della mano d'opera presente nell'Istituto, una mano d'opera che deve essere sviluppata non soltanto per i contenuti, ma anche per la qualità e la presenza delle caratteristiche tecniche che, invece, stanno via via scomparendo.

La nostra preoccupazione deriva dal rischio di creare uno strumento potenzialmente importante (come è avvenuto più volte per il passato), ma privo di prospettiva, che rischia di diventare un « ramo secco », come si suol dire da un po' di tempo a questa parte. Da parte governativa mancano le idee e la volontà circa il campo della ricerca e della sperimentazione. Nel settembre del 1978 vi è stata una discussione, in questa Commissione, su questo argomento; in quella occasione abbiamo sottolineato gli aspetti che ci ponevano alcune preoccupazioni. Un anno è passato e purtroppo ancora oggi manca da parte del Governo un disegno di legge di prospettiva. Tanto è vero che, in occasione dell'approvazione del provvedimento oggi in discussione, il Senato ha invitato il Governo a fornire un piano di ristrutturazione e di prospettiva per ampliare l'attività dell'Istituto stesso, richiesta che noi — nella discussione avvenuta il 28 settembre 1978 — avevamo già avanzato.

Vi è un altro fatto da sottolineare: la visita alla Vasca Navale di Roma è stata interessante, ma ha brillato l'assenza del Governo, e questo non è certamente un segno di buona volontà. Posso capire che vi erano problemi importanti che distoglievano i rappresentanti del Governo, ma viene spontaneo chiedersi come può il Governo rendersi conto dello stato di precarietà e di contro delle possibilità che questo Istituto ha, se non partecipa a incontri come quello in questione. Fra i compiti assegnati all'Istituto e quelli che hanno effettiva attuazione non esiste piena rispondenza (soprattutto nel campo della ricerca) e questo limita notevolmente l'attività del centro stesso. Vi è da notare la limitatezza degli interventi, fatti in prevalenza per conto terzi, mentre ci risulta che il Ministero della marina mili-

tare commissiona all'estero le prove aerodinamiche delle unità navali. Questa limitazione delle prove accentua il divario esistente fra il nostro e gli altri paesi e si riflette negativamente sia sullo sviluppo della cantieristica del nostro paese, sia sull'aumento del costo del lavoro (mi preme sottolinearlo ancora una volta), soprattutto per quanto riguarda la professionalità.

Proprio in vista dello sviluppo della politica cantieristica (sulla quale il Governo è impegnato da una risoluzione parlamentare), sottolineiamo la necessità di procedere ad una riforma dell'Istituto che sviluppi il settore della sperimentazione, ma anche quello della ricerca che, a nostro avviso, è fondamentale. La cosa è possibile se si crea una domanda adeguata, nonché uno strumento scientificamente in grado di fornire un'offerta all'altezza di tale domanda. Solo in questo modo spenderemo bene i nostri soldi; nel caso contrario alimenteremmo, ancora una volta, uno strumento inutile che le stesse organizzazioni sindacali hanno rifiutato. Le nostre osservazioni le abbiamo già fatte al Senato partendo dalla sottolineatura di questo aspetto e soprattutto ribadendo la necessità di rilevare che questo provvedimento non mette in evidenza un rapporto che riteniamo positivo fra l'attività del centro e quella del CNR, limitando anche in questo senso le possibilità di sviluppo del centro stesso.

Concludo affermando che il Governo deve apprestare un provvedimento completo, almeno nella misura che un anno fa era stata indicata da questa Commissione. Infatti il provvedimento oggi al nostro esame non risponde né alle esigenze fondamentali del centro per quanto riguarda l'aspetto sperimentale, e tanto meno alle richieste dei lavoratori (sia tecnici sia operai) emerse nel corso della visita prima ricordata. Siamo di fronte ad una scelta debole che non sarà sufficiente a far decollare un pezzo importante della nostra tecnologia nel campo navale.

BENCO GRUBER AURELIA. Desidero innanzitutto ringraziare la Presidenza del-

la Commissione per la visita conoscitiva che abbiamo potuto fare alla Vasca Navale di Roma, visita che considero molto importante poiché ci ha edotti sulla realtà dei problemi che ci interessava conoscere.

Si tratta di argomento interessante dal momento che vi è la tendenza a far proliferare le Vasche Navali laddove esistono centri di studio a livello universitario per potenziare le funzioni cui esse sono destinate: una funzione tecnico-economica di controllo sulle effettive commesse navali e sugli effettivi progetti, ed una funzione di controllo sullo svolgimento del lavoro scientifico.

Orbene, da parte mia penso che le funzioni di una Vasca Navale non debbano essere confuse fra loro poiché le Vasche periferiche debbono svolgere essenzialmente la funzione scientifica, mentre a quella di controllo tecnico effettivo dovrebbe rispondere (come ha fatto finora con i mezzi di cui disponeva) la Vasca Navale di Roma. A questo proposito desidero dire che sono d'accordo, sotto tutti gli aspetti, a che si concedano aiuti alla Vasca Navale di Roma, perché non è ammissibile che, pur essendo stati tracciati ormai da anni, i due bacini non siano ancora in funzione. E ciò è tanto meno ammissibile nel momento in cui si afferma di voler fare del settore della cantieristica uno degli elementi trainanti dell'economia nazionale. Le funzioni della Vasca Navale di Roma sono, per altro, insostituibili ed esse non possono certamente essere assolve dalle altre Vasche periferiche, se non per l'avvio e lo studio di progetti di piccola entità: altrimenti non si farebbero altro che dei duplicati estremamente costosi e di difficile applicazione.

Un discorso diverso merita il problema della ricerca, che va senz'altro condotta in Vasche periferiche. A questo proposito non posso non ricordare che la città di Trieste ne possiede una, di piccole dimensioni, donatale circa 25 anni or sono dall'Olanda, dal momento che già allora la Vasca esistente era assolutamente inadeguata agli scopi. Da quel momento

la piccola Vasca di Trieste ha funzionato in modo eccellente e devo anche ricordare ai colleghi che le esperienze condotte da quella di Roma avevano come ispiratrice quella piccola Vasca universitaria. Molti sono stati gli uomini di spicco che vi hanno lavorato e qui voglio ricordare l'inventore dell'elica, l'ingegner Ressel — in questi giorni si è tenuta una mostra di vecchie eliche che ho avuto il piacere di visitare e che mi ha molto commosso — e l'ingegner Costanzi, prestigioso costruttore di carene, conosciuto in tutto il mondo, citato in tutti i testi adottati nelle università e che io ho avuto la fortuna di veder lavorare alle sperimentazioni condotte nella Vasca Navale di Trieste.

Ritengo che si debba procedere il più celermente possibile all'ammodernamento ed alla strutturazione, soprattutto, della Vasca Navale di Roma perché è uno scandalo la visione di questi due bacini inutilizzati ed è altrettanto scandaloso vedere come e dove sono collocati impianti qualificati come questi, mentre all'estero tutto è curato anche dal punto di vista estetico e gli impianti non sono abbandonati in una landa desolata come, purtroppo, avviene per la Vasca Navale di Trieste. Ritengo, quindi, che debbano essere concessi tutti i fondi possibili alla Vasca Navale di Roma — e non saranno mai abbastanza —; non dimentichiamo, però, neppure quelle collaterali. Mi si consenta di dire che da anni la Vasca Navale di Trieste ha elaborato un progetto per una nuova costruzione, più ampia e più moderna, curando anche l'aspetto finanziario del progetto medesimo: oggi si tratta soltanto di mettere l'università nelle condizioni di realizzarlo assegnandole una somma pari a 2 miliardi. Cifra davvero irrisoria se messa a confronto con i risultati che la realizzazione del progetto può dare ed in considerazione del fatto che l'argomento verrà trattato nell'ambito del progetto di creazione di un'area tecnico-scientifica a Trieste. Affinché tale progetto pervenga a realizzazione, però, è necessaria tutta la comprensione del problema da parte della Commissione trasporti; problema di primaria importanza

e dalla cui soluzione dipende la reale efficienza della cantieristica italiana.

PANI. Non desidero con questo mio intervento ripetere le considerazioni svolte dal relatore e dai colleghi, che condivido. Desidero soltanto ricordare ad essi che, nel corso della passata legislatura, avemmo modo di occuparci dell'argomento in discussione in modo molto approfondito. Uno dei membri, del gruppo comunista per altro ingegnere navale, ebbe in quell'occasione modo di sviscerare tutta la problematica ad esso inerente; grazie al contributo dato da tutta la Commissione, ebbe modo di indicare la strada che bisognava seguire per far sì che l'INSEAN fosse in grado di soddisfare quelle esigenze, oggi richiamate da tutti con grande calore, e che fino ad oggi non sono state per nulla soddisfatte.

Il relatore ha puntualizzato nella sua esposizione anche alcuni accenti critici — che condivido — riferendosi a chi non ha fatto di questo istituto qualcosa che corrispondesse effettivamente alle esigenze dell'economia italiana ed alla necessità di sviluppo del settore; tanto che il relatore ha sottolineato il fatto che questo istituto è l'unico del genere al mondo che lavora in perdita. Alla luce di queste considerazioni, io mi chiedo quali possano essere state le ragioni che hanno indotto il Governo, nonostante che la strada da seguire fosse stata indicata con molta chiarezza, a non avviare a soluzione questi problemi. Visto come sono andate le cose, non posso fare a meno di pensare o che il Governo sia incapace di affrontare la questione o che non abbia alcuna volontà di farlo. Non è, comunque, ammissibile che le cose continuino ad andare avanti così, sprecando intelligenze e vanificando i risultati di importanti ricerche e sperimentazioni che sarebbero tanto più utili all'economia nazionale, quando il settore si trova in difficoltà a causa di diversi problemi — tutti da risolvere — e se si pensa al risparmio energetico che potrebbe essere indotto da una sperimentazione seria in campo navale.

Non voglio, comunque, addentrarmi ancora di più nel merito perché lo hanno già fatto i colleghi in un modo che — lo ripeto — condivido: la cosa veramente grave che mi preme di sottolineare con forza è che il Governo non ha fatto nulla e nulla — almeno a livello di sensazione personale — vuole fare. Ma vediamo come il Governo si è effettivamente comportato nei confronti dell'INSEAN e del suo comitato direttivo. L'impressione è che quest'ultimo sia stato considerato dal Governo come una fonte di incarichi da assegnare a questo o a quel personaggio che poteva gloriarsene come titolo onorifico e che non dava alcun contributo alla effettiva gestione dell'ente medesimo. Mi chiedo quale contributo possa aver dato Camillo Crociani e quale contributo ancora possa aver dato un certo ammiraglio Cossetto essendo essi molto impegnati non so per quali affari. Credo che il Governo debba rispondere a questi miei interrogativi, sempre che le notizie in mio possesso siano vere. Come è stato amministrato? Come si proceduto? Esiste la volontà di fare qualche cosa?

Il Governo ha ripresentato un disegno di legge, approvato dal Senato nella scorsa legislatura, nello stesso testo, indubbiamente per ragioni di urgenza; ma nella relazione sarebbe stata opportuna qualche indicazione sui veri problemi inerenti la Vasca Navale. Inoltre, il Governo ha accettato che il Senato modificasse l'articolo 1, il quale prevede l'elaborazione di un piano di ristrutturazione e di riforma entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge. Ci chiediamo se il Governo sarà in grado di mantenere tale impegno, visto che fino a questo momento non ha mai manifestato chiaramente una volontà in tal senso. Debbo, per altro, dolermi del fatto che il ministro della marina mercantile non abbia ancora partecipato ai lavori della nostra Commissione, la quale sta affrontando problemi piuttosto importanti. Siamo disponibili a qualunque tipo di accordo per l'organizzazione dei nostri lavori e ci auguriamo che al più presto il Governo ci fornisca le risposte che attendiamo.

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 NOVEMBRE 1979

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

GRIPPO, *Relatore*. I colleghi che sono intervenuti nella discussione generale non si sono discostati dalle osservazioni espresse nella relazione.

Condivido pienamente l'affermazione secondo la quale la « Cenerentola » del bilancio è il settore della ricerca; ma ciò vale non solo per il settore di cui tratta il provvedimento che stiamo esaminando, ma anche per altri settori. Concordo altresì con i colleghi del gruppo comunista quando lamentano la mancanza di programmazione nella gestione, nonché la mancanza di relazioni di esercizio sulle attività svolte. Sarebbe interessante conoscere i bilanci degli ultimi anni. Oggi la Vasca Navale è sottoutilizzata sia per il mancato completamento delle strutture, sia per il tipo di gestione attuato. La Vasca Navale olandese, cui anche l'Italia fa ricorso, funziona 24 ore su 24, quella di Roma soltanto 8 ore al giorno. Per non parlare dei notevoli tempi di attesa e dell'incertezza sulle prove. Per la ripresa della politica cantieristica nel nostro paese è necessario ridare vita ad uno strumento così importante come la Vasca Navale, ponendo fine ai contrasti fra i civili e i militari che fanno parte del consiglio di amministrazione.

Non dobbiamo dimenticare che i paesi extraeuropei che si affacciano sul bacino del Mediterraneo si stanno organizzando per costruire da soli le navi, per cui hanno bisogno delle prove nelle Vasche Navali. Rendendo efficiente quella di Roma potremmo evitare che si rivolgano all'Olanda. Certo, 4 miliardi non risolvono la situazione, poiché per il completamento totale degli impegni programmati ne occorreranno 11, ma rappresentano già qualche cosa per una struttura che, come abbiamo avuto modo di constatare personalmente nel corso della visita effettuata con i colleghi della X Commissione, rischia ogni giorno di più la fatiscenza.

Proprio in funzione di un riordino generale di tutta la materia, sarebbe forse

opportuno promuovere un'indagine conoscitiva, che porti ad una ristrutturazione dell'amministrazione e ad una riorganizzazione aziendale dell'attività, coinvolgendo università, consorzi, gli stessi armatori, l'IRI, sciogliendo la società che si occupa di questi problemi (la CETENA), per poi integrarla all'interno di questo tipo di struttura.

PRESIDENTE. La sua proposta, onorevole Grippo, sarà oggetto di esame da parte dell'Ufficio di Presidenza.

PISICCHIO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ringrazio innanzitutto i colleghi che si sono dimostrati comprensivi nei confronti dei miei impegni presso il Ministero e che hanno sintetizzato chiaramente i problemi che investono la gestione della Vasca Navale di Roma. Purtroppo né io né i miei collaboratori del Ministero abbiamo potuto partecipare alla visita compiuta dalla Commissione, per cui non ho una visione chiara come quella dei colleghi, ma sono convinto della necessità di dare una boccata di ossigeno all'INSEAN in attesa dell'approvazione di un piano generale per la ricerca.

Tutti loro hanno ricevuto, credo, il documento dell'Istituto in cui si parla di una necessità finanziaria di 9-11 miliardi di lire: pressati da questa urgente esigenza — ed avendo già concordato tra gli stessi responsabili dell'Istituto ed il Governo di rivedere tutta la situazione — abbiamo ripresentato il disegno di legge ai primi di settembre, e per discuterlo al più presto il Governo stesso ha chiesto la procedura d'urgenza in base alle norme regolamentari del Senato. Rispondendo ai rilievi del collega Pani, faccio presente che abbiamo ritenuto superfluo inserire nel provvedimento di legge il concreto riferimento ad un impegno che avevamo già preso: infatti, gli uffici responsabili stanno già lavorando alla definizione di un piano generale per l'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale. Sta alla Commissione giudicare ora se abbiamo agito bene o male

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 NOVEMBRE 1979

nel ripresentare questo disegno di legge: io mi limito solo a ricordare che abbiamo fatto il possibile per sopperire al più presto alle carenze lamentate dall'Istituto in questione. Certo, il contributo previsto di 4 miliardi di lire è ancora insufficiente, ma bisogna tener conto che la sua determinazione non dipende esclusivamente dal Ministero interessato o dal ministro, e che vi sono disponibilità di bilancio ben definite...

PANI. Basterebbe ridurre le segreterie dei ministeri e troveremmo allora i soldi per la ricerca!

PISICCHIO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Prendo nota di quanto lei dice: ma non spetta a me dare in quest'occasione una risposta, che pure potrei dare in altro momento.

PRESIDENTE. Non credo che questi lavoratori assorbano poi tanti miliardi...

PANI. Molto più di quanto si pensi: in proposito possiamo fornire i dati.

PISICCHIO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Vuol dire che faremo un'indagine anche su questo! Per quanto attiene alla presenza del ministro...

PARLATO. Noi desidereremmo vederlo, qualche volta!

PANI. Anche perché, a suo tempo, aveva fatto una certa dichiarazione e noi

l'abbiamo presa per scherzosa: ma se non viene mai in Commissione, dobbiamo allora pensare che fosse seria!

PISICCHIO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Io posso assicurare che è desiderio del ministro essere presente. Per concludere ora il mio intervento sul disegno di legge in esame, invito i colleghi ad accelerarne l'approvazione, in modo da poter subito corrispondere all'Istituto il finanziamento previsto: ricordo ancora che il Governo si è impegnato entro sei mesi a risolvere in maniera ottimale la situazione dell'Istituto stesso, e che nell'ambito di questo studio avverrà una visita del sottosegretario o del ministro — se non di entrambi — alla Vasca Navale di Roma, per completare l'esperienza già fatta in proposito dalla Commissione.

PRESIDENTE. In attesa che giungano i pareri prescritti sul disegno di legge, propongo di rinviare il seguito della discussione ad altra seduta. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 11,35.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO