

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

58.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 SETTEMBRE 1981

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GUIDO BERNARDI

INDICE	PAG.	PAG.
		PATRIARCA, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i> 744, 746
Sostituzione:		TOMBESI 746
PRESIDENTE	744	Proposta di legge (Seguito della discussione e rinvio):
Proposta di legge (Seguito della discussione e rinvio):		MANFREDI MANFREDO ed altri: Contributo ordinario a carico dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Genova (1019) 747
SANESE ed altri: Modifica dell'articolo 317 del codice della navigazione (904)	744	PRESIDENTE 747, 748, 749
PRESIDENTE	744, 745	BAGHINO 748
BOCCHI	744	BOCCHI 748
PATRIARCA, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	744	MANFREDI MANFREDO, <i>Relatore f.f.</i> . . . 747, 749
TOMBESI, <i>Relatore</i>	744	PATRIARCA, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i> 749
Proposta di legge (Discussione e rinvio):		
GAMBOLATO ed altri: Adeguamento della misura del contributo ordinario a carico dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Savona (953)	745	
PRESIDENTE	745, 746, 747	La seduta comincia alle 11,10.
BAGHINO	745	MANFREDINI, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente.
BOCCHI	745	(È approvato).
MANFREDI MANFREDO, <i>Relatore f.f.</i> . . .	745	

Sostituzione.

PRESIDENTE. Comunico che il deputato Manfredi Manfredi sostituisce per l'odierna seduta il deputato Faraguti.

Seguito della discussione della proposta di legge Sanese ed altri: Modifica dell'articolo 317 del codice della navigazione (904).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Sanese ed altri: « Modifica dell'articolo 317 del codice della navigazione ».

Ricordo che, nella seduta del 29 aprile 1981, la Commissione aveva deliberato di rinviare la discussione su proposta dell'onorevole sottosegretario Caroli.

Do preliminarmente la parola al rappresentante del Governo perché illustri la posizione dell'esecutivo nella materia oggetto del nostro esame.

PATRIARCA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo concorda preliminarmente con i risultati cui è pervenuto il Comitato ristretto nel corso dei suoi lavori e, nel riesaminare tutta la materia, ritiene di dover chiedere alla Commissione un ulteriore aggiornamento di 10-15 giorni, in quanto gli uffici hanno tassativamente assicurato che è in corso di predisposizione lo schema generale di regolamento della riforma dell'abilitazione marittima, così come è stato auspicato nel corso del dibattito svoltosi in questa Commissione, tenendo anche conto che in quell'occasione la Commissione all'unanimità decise di non estendere al trasporto passeggeri il regime autorizzativo di deroga ai vari vincoli.

Il Governo, per altro, si rende conto che i progressi tecnologici sono di tale importanza da richiedere un aggiornamento, però ritiene importante, anche per rispondere alle sollecitazioni del Parlamento, che tale schema di regolamento

sia portato a conoscenza dell'intera Commissione per poter poi procedere all'approvazione della proposta di legge in esame, e per soprassedere ad ulteriori discussioni relative ad una proposta di legge che sarebbe comunque superata dal regolamento generale. Quest'ultimo prevede, finalmente, una sistemazione più adeguata delle abilitazioni marittime rispondente sia alle esigenze della nuova tecnologia, sia a quelle derivanti dalla scarsità di mano d'opera specializzata in questo settore.

TOMBESI, *Relatore*. Pur rendendomi conto che non possiamo non valutare attentamente la richiesta testé avanzata dal rappresentante del Governo, debbo però sottolineare di essere disponibile a rinviare la discussione della proposta di legge in oggetto solo se il Governo ci fornirà la data precisa nella quale verrà consegnato al Parlamento lo schema di regolamento, fermo restando che, una volta superato quel termine, il Parlamento stesso procederà autonomamente alla definizione dell'iter del provvedimento.

BOCCHI. Anche il gruppo comunista è disponibile ad accogliere l'invito del rappresentante del Governo, ma non può fare a meno di rilevare ancora una volta come l'amministrazione della marina mercantile abbia affrontato in ritardo problemi tanto importanti e, per di più, legati in modo particolare alla stagione appena trascorsa.

Infatti, abbiamo avuto tutti modo di constatare i preoccupanti disagi ai quali sono stati sottoposti gli utenti del servizio di traghetti per le isole, derivanti essenzialmente dalla mancata emanazione del regolamento necessario.

Ci dichiariamo, pertanto, perfettamente d'accordo con il relatore nel chiedere che tale presentazione avvenga in un periodo di tempo breve e predeterminato dall'ufficio di presidenza di questa Commissione.

PATRIARCA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo è disponibile ad accettare il termine ultimati-

VIII LEGISLATURA - DECIMA COMMISSIONE - SEDUTA DEL 16 SETTEMBRE 1981

vo che questa Commissione vorrà porgli; ciò servirà anche a stimolare l'amministrazione a rispondere alle sollecitazioni provenienti sia dal potere esecutivo, sia da quello legislativo.

A nome del ministro posso, dunque, assicurare che entro dieci, quindici giorni al massimo saremo in grado di presentare lo schema di regolamento; in ogni caso, se ciò non dovesse avvenire, il Governo non opporrà più alcun ostacolo alla conclusione dell'*iter* del provvedimento.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che l'ufficio di presidenza fisserà la data entro la quale detta presentazione dovrà avvenire.

(Così rimane stabilito).

Il seguito della discussione del provvedimento è quindi rinviato ad altra seduta.

Discussione della proposta di legge Gambolato ed altri: Adeguamento della misura del contributo ordinario a carico dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Genova (953).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Gambolato ed altri: « Adeguamento della misura del contributo ordinario a carico dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Genova ».

Ricordo che nella seduta del 22 luglio scorso avevamo rinviato la discussione in attesa che la V Commissione aggiornasse il proprio parere.

Poiché il relatore, onorevole Faraguti, mi ha comunicato di non poter intervenire alla seduta odierna, prego l'onorevole Manfredo Manfredi di sostituirlo.

MANFREDI MANFREDO, Relatore f.f. La proposta di legge di cui sono cofirmatario nasce dalla stringente necessità di adeguare il contributo ordinario a carico dello Stato in favore del Consorzio autonomo del porto di Genova.

Come è noto, i consorzi portuali sono stati istituiti attraverso un provvedimento

di legge e la costituzione del consorzio autonomo del porto di Genova risale al 1902. I compiti ad esso affidati sono quelli relativi alla manutenzione ordinaria e straordinaria che deve essere a carico dello Stato; inoltre fu stabilito un congegno di adeguamento automatico del contributo legato alla quantità di merce imbarcata e sbarcata.

Con la legge 23 dicembre 1972, n. 1774 (quindi con un notevole ritardo) il contributo fu portato a 100 milioni, cifra oggi diventata irrisoria di fronte alla mole delle spese di manutenzione ordinaria e straordinaria che deve affrontare il Consorzio.

Voglio citare, non per fare un semplice paragone, ma per avvalorare la tesi che sostengo, i provvedimenti da noi recentemente presi in ordine all'integrazione del fondo per il Consorzio del porto di Napoli.

Il contributo di 100 milioni, se questo provvedimento sarà approvato, sarà aumentato a 7 miliardi e 900 milioni e vi si provvederà attraverso la corrispondente riduzione dei fondi stanziati sul capitolo 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro.

Infine, invito la Commissione ad approvare la proposta di legge sollecitamente.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

BOCCHI. Il gruppo comunista concorda sulla proposta di adeguare il contributo ordinario al Consorzio autonomo del porto di Genova. Credo sia inutile ricordare l'importanza dell'attività ed il ruolo che il porto di Genova svolge nell'attività marittima nazionale.

Tuttavia, proprio per le inadempienze ancora sussistenti in questo settore in relazione alla definizione più generale del piano dei porti, credo che questo adeguamento del contributo ordinario debba considerarsi un provvedimento transitorio. Su questo fatto richiamo il Governo ai suoi impegni e a presentare quanto prima il piano dei porti.

BAGHINO. Nell'esprimere il voto favorevole su questa proposta di legge, deb-

VIII LEGISLATURA - DECIMA COMMISSIONE - SEDUTA DEL 16 SETTEMBRE 1981

bo sottolineare che di essa non vi sarebbe stato bisogno se fosse stata rispettata la precedente norma che prevedeva l'adeguamento automatico del versamento del contributo da parte dello Stato in base ai porti. Con la legge del 1962 si stabilì che la entità del contributo doveva essere in funzione dell'attività del porto e sarebbe stato già sufficiente calcolare annualmente le merci imbarcate e sbarcate per adeguare la cifra del contributo senza dover ricorrere ad un provvedimento di legge. Invece, proprio perché il Governo non ha rispettato, a partire dal 1962, tale norma, siamo costretti a provvedere per legge all'adeguamento.

Ora il provvedimento molto opportunamente presentato libera lo Stato dal rispetto degli impegni contratti dal 1963 al 1979, tant'è vero che la misura degli otto miliardi comincia ad essere operante dal 1980. Sottolineo questi aspetti per mettere in luce l'esigenza che le norme emanate dal legislatore vengano sempre rispettate dal Governo, altrimenti continueremo ad assistere ad una sperequazione in questo campo.

Concludo auspicando una sollecita approvazione della proposta di legge in esame, tanto più che la prossima presentazione della legge finanziaria rischia di imporci nuovi mutamenti ed interventi e, quindi, di aggravare ulteriormente la situazione.

TOMBESI. Tutti noi siamo favorevoli all'aumento del contributo dello Stato in favore dei porti di Genova e di Savona in quanto ci rendiamo conto che gli oneri finanziari che tali enti debbono sopportare rendono l'aumento in oggetto assolutamente necessario.

Vorrei, però, rilevare come, all'atto dell'approvazione dei provvedimenti in discussione, sarebbe opportuno che il Parlamento disponesse di un quadro completo della situazione dei contributi che lo Stato dà agli altri porti, onde permetterci una valutazione organica. In secondo luogo, vorrei sottolineare la necessità che questa Commissione affronti quanto prima il problema delle gestioni portuali

in un quadro organico onde evitare d'ora in poi i criteri di casualità che hanno sempre caratterizzato questo settore.

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

PATRIARCA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo è favorevole all'aumento del contributo dello Stato a favore del porto di Genova, di cui comprende le accresciute esigenze sia in rapporto allo sviluppo del volume di traffico sia in relazione alle trasformazioni avvenute nel settore portuale che hanno comportato una notevole lievitazione delle spese di manutenzione e degli investimenti. In tale ottica, è evidente che il contributo di cento milioni l'anno stanziato con la legge n. 1774 del 23 dicembre 1962 necessita di un adeguamento anche per venire incontro alle esigenze di bilancio che i colleghi possono constatare sia dalla lettura del bilancio stesso del consorzio che il Ministero ha fatto avere alla Commissione, sia da un appunto che ho fatto preparare relativamente alla situazione finanziaria degli enti porto sia di Genova sia di Savona.

È stato sottolineato da più parti il fatto che l'episodicità dell'intervento del Governo dà luogo a disfunzioni, in quanto è improntato a criteri di polverizzazione che ovviamente non risolvono nessuno dei problemi della portualità italiana. Vorrei rilevare come la funzionalità dei porti sia condizione essenziale per la attivazione e lo sviluppo dei traffici marittimi che sono alla base dell'economia italiana, le cui importazioni ed esportazioni avvengono in massima parte per via mare. È necessario, pertanto, procedere all'elaborazione di un piano nazionale organico per il potenziamento del sistema portuale, nel quale rientrano diversi provvedimenti che sono attualmente all'esame del Parlamento. Tale argomento, contenuto in un progetto di legge, è stato posto all'ordine del giorno dell'assemblea; in quella sede avremo modo di soffermarci sulla vasta problematica della situazione portuale italiana e di rilevare alcune ca-

VIII LEGISLATURA - DECIMA COMMISSIONE - SEDUTA DEL 16 SETTEMBRE 1981

renze macroscopiche che sono alla base dello squilibrio della nostra bilancia dei pagamenti.

Attualmente in Italia esistono 144 porti classificati in base alle norme previste dal regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095. L'elevato numero di porti - 44 di essi hanno un traffico inferiore alle centomila tonnellate annue di merci - ha finora impedito una seria politica di intervento; infatti, si assiste ad una polverizzazione della modesta spesa riservata ai porti stessi. La Francia nel porto di Marsiglia ha investito più di 1.500 miliardi, cioè più di quanto gli italiani abbiano speso per i porti dal 1945 ad oggi ed è proprio da tale porto che oggi viene la maggiore concorrenza: basti pensare che l'Italia non ha un porto attrezzato per lo scarico delle merci carbonifere, per cui deve servirsi proprio dello scalo di Marsiglia.

Vorrei inoltre sottolineare come sia necessario un coordinamento tra investimenti pubblici e privati nei porti allo scopo di fornire indirizzi unitari per una migliore efficienza complessiva con conseguente aumento di produttività dei porti stessi. Sarebbe anche auspicabile una maggiore collaborazione tra i vari Ministeri e gli enti istituzionalmente interessati ai porti (marina mercantile, marina militare, lavori pubblici, Ministero delle finanze, dogane, Ministero dell'interno). Tale pluralità di interventi va coordinata per quanto riguarda più specificamente il porto di Genova. È a tutti noto, infatti, come in questi ultimi anni si sia registrato un calo estremamente preoccupante di traffico portuale. Nel maggior porto italiano, tale calo è da attribuire in massima parte agli olii minerali. Viceversa, per quanto attiene agli altri tipi di traffici, cioè le merci in colli ed a numero, i traffici specializzati e le rinfuse, si assiste al mantenimento, se non proprio ad un incremento. Infatti, il fatturato per il 1980, per quanto attiene le merci, registra un valore di circa sei miliardi e mezzo con un incremento assoluto di 878 milioni circa. Tale aumento è in parte dovuto anche agli incrementi tariffari. Tuttavia, per la prima volta dopo il 1974,

quando vi era stato l'equilibrio del bilancio, si assiste ad un disavanzo di ben 2.868.000.000 a cui occorre aggiungere il disavanzo di bilancio di 924 milioni per quanto attiene la gestione speciale nel servizio operativo commerciale.

Per tutti i motivi che ho menzionato, il Governo, pur volendo inquadrare il provvedimento in esame in una più ampia politica d'intervento, è favorevole alla sua approvazione.

PRESIDENTE. Ho sollecitato personalmente presso il ministro per i rapporti con il Parlamento la discussione della proposta sulla programmazione portuale da più di un anno iscritta all'ordine del giorno dell'Assemblea. Ora chiedo al Sottosegretario di Stato per la marina mercantile di farsi interprete presso il ministro Mannino della necessità di sollecitare la discussione di tale provvedimento.

In attesa che ci pervenga il prescritto parere della V Commissione bilancio, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Seguito della discussione della proposta di legge Manfredi Manfredo ed altri: Contributo ordinario a carico dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Savona (1019).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Manfredi Manfredo ed altri: « Contributo ordinario a carico dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Savona ».

Ricordo che nella seduta del 22 luglio scorso avevamo rinviato la discussione in attesa che la V Commissione aggiornasse il suo parere.

Poiché il relatore, onorevole Lucchesi, mi ha comunicato di non poter intervenire alla seduta odierna, prego l'onorevole Manfredo Manfredo di sostituirlo.

MANFREDI MANFREDO, Relatore f.f. Anche questo provvedimento, analogamen-

te a quello precedente, propone l'adeguamento del contributo ordinario a carico dello Stato in favore del Consorzio autonomo del porto di Savona, le cui dimensioni ed attività hanno avuto in questi ultimi anni un incremento notevole. In vista dell'approvazione del piano dei porti, il Consorzio si sta sviluppando in maniera non indifferente sul piano delle infrastrutture, per cui si rende quanto mai necessario l'adeguamento del contributo sino ad oggi corrisposto dallo Stato.

La proposta di legge prevede un contributo ordinario annuale dello Stato di lire 3 miliardi a carico dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile. Analogamente al provvedimento precedente, per la copertura della spesa per l'esercizio 1980 si fa fronte mediante la riduzione dei fondi stanziati sul capitolo 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro riguardante i fondi a disposizione per le iniziative in corso.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

BAGHINO. Quando nel 1968 fu approvata l'istituzione dell'Ente autonomo del porto di Savona la cui gestione vedeva anche la partecipazione dello Stato bisognava già allora stabilire l'entità del contributo statale, ma ciò non è mai avvenuto, nonostante un ordine del giorno che sollecitava il Governo a provvedere in merito. Ecco, dunque, la ragione della proposta di legge al nostro esame che è pur sempre parziale rispetto alle esigenze da soddisfare, così come insufficienti sono stati i provvedimenti in favore dei porti di Trieste e di Napoli. Ancora una volta la colpa sta nell'inadempimento del Governo a rispettare gli impegni presi in precedenza. Ancora una volta dobbiamo esprimere la nostra insoddisfazione per un provvedimento parziale in attesa del piano dei porti.

Colgo l'occasione per invitare il ministro della marina mercantile a rivedere la tabella attinente ai porti carboniferi prevista dal piano energetico poiché, a mio giudizio, di essa dovrà far parte sicura-

mente Vado Ligure la cui importanza nel settore è a tutti nota.

So che recentemente una delegazione ligure è stata ricevuta dal ministro ma non ha acquisito che labili assicurazioni; quindi io insisto affinché si compiano gli accertamenti circa le spese necessarie per attrezzare il porto di Vado Ligure ai servizi che dovrà svolgere.

Colta questa occasione, che considero una parentesi, il mio voto favorevole è ovvio, visto che tra l'altro ho avuto la possibilità di essere cofirmatario del provvedimento.

Io accetterò la riduzione ma non la trovo giusta. Non la trovo giusta perché mentre vi è un crescendo di spesa nella manutenzione, nella gestione, nell'attività noi, con un anno di ritardo nella approvazione di questo provvedimento, riduciamo, addirittura eliminiamo, un anno di contributi: si tratta di un controsenso. Io l'accetterò perché non posso insistere da solo su una diversa valutazione e perché è necessario ottemperare al parere della Commissione bilancio, ma credo che noi avremmo dovuto sforzarci di più per evitare questo controsenso.

BOCCHI. Per i motivi già in altre occasioni espressi, a nome del gruppo comunista, mi dichiaro favorevole a questo provvedimento, di cui sono firmatari i rappresentanti di un così ampio arco parlamentare. Desidero, tuttavia, ancora una volta richiamare l'esigenza che già il relatore ed altri colleghi hanno sottolineato, e cioè che il ministero proponga quelle norme, quelle disposizioni, quegli strumenti che non prevedano adeguamenti nella definizione dei contributi agli enti o ai consorzi dei porti, ma diano una visione organica delle esigenze dei porti che svolgono un ruolo importante nel nostro paese.

È questo un provvedimento eccezionale. A nostro parere l'eccezionalità sta proprio nella costituzione dell'Ente e nell'annessione a questo Ente autonomo del porto di Savona dell'ex porto di Vado Ligure e delle sue attività, con un aumento di oneri di esercizio che è facile

VIII LEGISLATURA - DECIMA COMMISSIONE - SEDUTA DEL 16 SETTEMBRE 1981

immaginare quanto siano pesanti. Colgo l'occasione per ricordare che proprio in questa Commissione il gruppo comunista si oppose alla nomina del presidente dell'Ente porto: vi fu una interessante ed intensa battaglia, che si concluse, però, con l'accoglimento della proposta del Governo. Ora noi ci auguriamo che le richieste e le valutazioni svolte in quella sede siano ben presenti al presidente ed al consiglio di amministrazione dell'Ente al fine di una migliore gestione complessiva delle autonomie del porto di Savona.

Si tratta di un provvedimento di carattere eccezionale, ed infatti noi sappiamo che altri porti hanno necessità di contributi ma non siamo disponibili a provvedimenti particolari e ad interventi non programmati di contributi nei vari porti. Rivolgo quindi un ulteriore invito al Governo ed in particolare al ministro, tramite il sottosegretario Patriarca qui presente, a far sì che vengano adempiuti gli impegni assunti e siano sollecitamente presentati i provvedimenti tendenti a normalizzare una situazione che, altrimenti, potrebbe dar luogo ad una serie di richieste a catena che non avrebbero certo possibilità di essere accolte in una situazione quale l'attuale e quale si prospetta nel bilancio dello Stato.

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

MANFREDI MANFREDO, Relatore f.f. Io non ho che da ribadire la necessità della sollecita approvazione della proposta di legge in discussione.

PATRIARCA, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Mi richiamo a quanto detto a proposito della situazione portuale e desidero dare assicurazione alla Commissione che saranno compiuti gli opportuni passi presso il Ministro dei rapporti con il Parlamento affinché si arrivi in breve tempo alla discussione della proposta di legge sulla programmazione portuale, già iscritta all'ordine del giorno dell'Assemblea. D'altra parte il ministro ha avuto modo, anche nell'incontro con

questa Commissione, di sottolineare l'esigenza di una organica politica di programmazione della portualità italiana, essenziale anche in rapporto alla crisi energetica in conseguenza della quale bisogna operare opportuni adeguamenti delle nostre strutture portuali.

Per quanto riguarda in modo particolare l'Ente autonomo del porto di Savona, sono state ribadite le sue esigenze che richiedono l'erogazione da parte dello Stato di questo contributo necessario a pianificare la situazione di bilancio che presenta un *deficit* molto rilevante nel 1980 ed in particolare per la unificazione degli ambiti portuali di Vado e di Savona, unificazione che ha dato luogo ad un incremento delle spese gestionali e di funzionamento.

A differenza di Genova, il porto di Savona ha registrato nel 1980 un incremento di traffico e difatti, mentre il *deficit* di bilancio dal 1978 al 1980 è passato da 1 miliardo a 557 milioni, il traffico delle merci è aumentato da 13 milioni 522 mila tonnellate a 15 milioni 617 mila tonnellate. Anche per Savona i ritocchi tariffari sono stati contenuti; viceversa, nonostante l'aumento di circa 600 mila tonnellate di merci si è registrato un *deficit* di bilancio dovuto essenzialmente al lievitare dei costi, soprattutto per quanto riguarda il personale. A questo riguardo ritengo che anche con le riduzioni apportate dalla legge finanziaria sia necessario dare luogo al più presto possibile all'adeguamento di questo contributo, in modo da mettere l'Ente in condizione di poter programmare la sua riorganizzazione e la sua ripresa.

PRESIDENTE. In attesa che ci pervenga il prescritto parere della V Commissione bilancio, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 12.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO