

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1872

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

PARLATO, MANNA, MAZZONE

Presentata il 5 luglio 1984

Disposizioni per l'aumento del contributo dello Stato al Consorzio Autonomo del porto di Napoli e per l'istituzione del regime doganale del porto franco

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il 10 settembre 1982, con lettera riservata del vicepresidente *pro tempore* del Consorzio autonomo del porto di Napoli, contrammiraglio Mario Lo Sardo, al Ministro per la marina mercantile, onorevole Calogero Mannino, furono documentati in lire 105 miliardi subiti dallo stesso Consorzio autonomo del porto di Napoli per il terremoto del 21 novembre 1980 (allegato 1), in ordine al risarcimento più urgente dei maggiori dei quali fin dal gennaio 1982 era stato già interessato il compianto Ministro Francesco Compagna.

Al Ministro Mannino fu pertanto richiesta la rivalutazione del contributo ordinario dello stesso Consorzio autonomo del porto di Napoli, stabilito con legge n. 683 del 1979 nella misura di 4 miliardi di lire; e fu indicata in lire 8 miliardi la

congrua misura del nuovo contributo rivalutato, tenuto anche conto:

che si tratta di consorzio obbligatorio fra enti locali campani, i quali si dibattono tutti in gravi difficoltà finanziarie, con conseguente diffusa morosità nel versamento dei contributi consortili (alcuni di tali enti sono morosi sin dalla costituzione del Consorzio autonomo del porto di Napoli);

dell'assoluta inadeguatezza dei contributi che, per legge, lo Stato e la regione Campania versano al Consorzio autonomo del porto di Napoli per manutenzione, pulizia e illuminazione portuali;

della fortissima svalutazione monetaria nel frattempo intervenuta.

Trascorsi due anni senza che sia stata deliberata rivalutazione alcuna, essa si

impone ora in termini urgenti, seppur meno drammatici che per Genova, Venezia, Trieste, Savona e Civitavecchia, i cui enti portuali sono tutti in disavanzo di cassa, in taluni casi per valori assai ingenti. A Napoli l'amministrazione del Consorzio autonomo del porto di Napoli è stata condotta con maggiore oculatezza, per cui la cassa manterrà equilibrio almeno fino al prossimo settembre; ma l'avvenire è preoccupante se non si provvederà prontamente. Al riguardo va ricordato che il conto economico consortile si avvia a totalizzare un disavanzo che a chiusura dell'esercizio in corso volgerà ai 20 miliardi.

L'eventuale esclusione del Consorzio autonomo del porto di Napoli dalla ripartizione dei contributi straordinari che lo Stato decidesse di erogare a sostegno degli enti portuali finanziariamente disestati costituirebbe paradossale punizione nei confronti di un ente amministrato meglio degli altri, ma sarebbe comunque ammissibile se con un autonomo, urgente provvedimento di rivalutazione del proprio contributo ordinario lo Stato dimostrasse di voler evitare l'insorgere anche per il Consorzio autonomo del porto di Napoli di problemi acuti e gravi come quelli degli altri enti portuali italiani.

L'adozione dell'invocato provvedimento dovrebbe peraltro accompagnarsi al disposto che ogni anno una parte certa e determinata di liquidità assicurata dallo Stato sia destinata ad investimenti.

Al riguardo si è ritenuto non solo di assicurare alla spesa per investimenti l'adeguata percentuale del 30 per cento, quanto anche di garantire un'equa ripartizione fra i porti proporzionale alla loro classificazione, ed inoltre di realizzare la loro effettiva specializzazione nel quadro di un organico sistema portuale nel quale ciascuno di essi deve essere inserito non più solo nominalmente.

Il dibattito aperto dal Movimento Sociale Italiano-Destra Nazionale negli anni 1979-1980 con la proposta di legge speciale per Napoli nella quale era contenuta l'ipotesi della introduzione del regime doganale di « porto franco » continuò e si arricchì di ulteriori valutazioni nel periodo successivo sino ad integrarsi con il « Progetto Napoli capitale ». La centralità di Napoli nel quadro di una Europa più mediterranea ed il recupero del suo ruolo di direzionalità del processo di sviluppo socio-economico del Mezzogiorno non possono non esigere serie considerazioni della prospettata ipotesi del porto franco quale volano non solo di un auspicato incremento dei traffici marittimi ma anche di nuove potenzialità produttive e di mercato dell'area napoletana.

Del resto, a conferma della validità delle esperienze consolidate all'estero in questo campo, è venuta, recentemente, la decisione dell'Inghilterra di applicare il regime doganale di porto franco nelle sei maggiori sedi portuali britanniche. Ecco perché la presente proposta di legge stabilisce di destinare l'uno per cento del contributo che si chiede sia stabilito a favore del Consorzio autonomo del porto di Napoli proprio a studi e ricerche volte ad acquisire dati conoscitivi utili alla successiva applicazione di questo particolare regime doganale, che potrebbe sortire, da un lato, notevole incremento dei traffici marittimi e, dall'altro, far conseguire spazi occupazionali, produttivi e di mercato in un'area bisognevole, per le eccezionali carenze accumulate negli ultimi decenni, di straordinari interventi.

Si confida, dunque, nell'attenzione e nel consenso che gli onorevoli colleghi vorranno dare alla presente proposta di legge nel superiore interesse di Napoli e del Mezzogiorno.

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

ALLEGATO 1.

1) Decurtazione del 5 per cento sul contributo dello Stato per l'esercizio 1981	L.	200.000.000
2) Danni:		
a) Danni diretti a:		
edifici consortili: sede	L.	160.000.000
officine	»	130.000.000
spogliatoio del personale Portici	»	60.000.000
banchina Villa del Popolo	»	2.000.000.000
verifica per stilatura di tutti i parametri di banchina	»	200.000.000
Totale danni diretti	»	2.640.000.000
b) Lucro cessante:		
per mancato fatturato mezzi meccanici dal 23 novembre 1980 al 29 novembre 1980	»	27.380.000
per quattro gru elettriche del Molo Pisacane inattive dal 23 novembre 1980 al 20 gennaio 1982 causa ormeggio Città di Nuoro ospitante terremotati	»	126.700.000
per mancato fatturato diritti d'approdo ormeggi 24 e 25 occupati da navi Tirrenia ospitanti terremotati	»	26.403.000
Totale lucro cessante	L.	180.483.000
Totale danni	L.	2.820.483.000
Totale 1) e 2)	L.	3.020.483.000
3) Mancata rivalutazione canoni demaniali:		
c) Maggiore introito di canoni demaniali per il bimestre novembre/dicembre 1981 (legge 1° dicembre 1982, n. 692) da restituire per effetto della legge 29 aprile 1982, n. 187	L.	350.000.000
d) Minore introito per canoni demaniali (legge 29 aprile 1982, n. 187) nel triennio 1982/1984	»	7.020.000.000
Totale 1), 2) e 3)	L.	10.390.483.000

Tenuto conto che il Consorzio autonomo del porto di Napoli ha subito anche danni sia per la invasione che si verificò in porto da parte di intere famiglie e di cittadini terremotati, le quali trovarono rifugio in centinaia di contenitori, permanendovi, talune, addirittura qualche mese, sia per la somministrazione straordinaria di alcuni servizi (pulizia dei piazzali e degli specchi acquei, erogazione d'acqua) tanto a coloro i quali si rifugiarono in porto quanto a chi vi restò per quasi un anno, ospite di due navi della *Tirrenia*, si può concludere che la valutazione del risarcimento al Consorzio autonomo del porto di Napoli per danni del terremoto certamente raggiunge e supera dieci miliardi e cinquecento milioni di lire.

PAGINA BIANCA

PROPOSTA DI LEGGE

PAGINA BIANCA

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Il primo comma dell'articolo 1 della legge 22 dicembre 1979, n. 683, è sostituito dal seguente:

« Il contributo dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Napoli, previsto dall'articolo 4, lettera *a*), del decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 11 marzo 1974, n. 46, è determinato in lire 9 miliardi a decorrere dal 1° gennaio 1985 ».

ART. 2.

Il trenta per cento del contributo stabilito dal precedente articolo è accantonato in apposito fondo denominato « Investimenti in opere ed attrezzature » del bilancio del Consorzio autonomo del porto di Napoli destinato alla costruzione, al miglioramento e alla manutenzione di opere ed attrezzature portuali, nel quadro della specializzazione, prevista per ciascun porto, del sistema consortile, ed in misura proporzionale tra essi.

ART. 3.

L'uno per cento del contributo complessivamente stabilito con la presente legge è impiegato per l'elaborazione di analisi di fattibilità giuridica e finanziaria, accompagnata da una relazione tra costi e benefici — in rapporto all'assetto produttivo della provincia di Napoli — del regime doganale di « porto franco ».

Le analisi di fattibilità devono essere approntate entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge.

ART. 4.

Alla copertura dell'onere derivante dalla presente legge, previsto per il 1984 in lire 9 miliardi, si fa fronte mediante riduzione di pari importo del capitolo 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1984.

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