SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

(N. 746)

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori FOSSA, FERRALASCO, MINNOCCI, DALLE MURA e LUZZATO CARPI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA L'8 GIUGNO 1977

Integrazione delle leggi 27 ottobre 1969, n. 810, e 28 gennaio 1974, n. 58, per la costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Genova

ONOREVOLI SENATORI. — In base alla legge 27 ottobre 1969, n. 810, lo Stato concesse al Consorzio autonomo del porto di Genova un contributo di lire 10.000 milioni, pari all'80 per cento della spesa allora prevista per la costruzione di un grande bacino galleggiante di carenaggio in quel porto.

Con un successivo progetto di variante, relativo alla sistemazione della zona industriale del porto di Genova, redatto dal Consorzio predetto a modifica del piano regolatore portuale del 1964 e debitamente approvato in linea tecnica dal Ministero dei lavori pubblici su conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, si prevede l'ampliamento delle opere marittime complementari del detto bacino e l'insediamento in esse della nuova vasca, al fine di realizzare più ampi spazi a terra e di poter così pienamente e più razionalmente sfruttare tutte le possibilità di lavoro offerte dalla nuova, imponente opera.

L'importo complessivo di spesa per la realizzazione delle opere previste dal detto progetto di variante, comprensivo della spesa per il bacino, ascese così a lire 33.733 milioni.

Correlativamente, con l'articolo 5 della legge 28 gennaio 1974, n. 58, lo Stato concesse al Consorzio autonomo del porto di Genova un altro contributo di lire 15.600 milioni, per il completamento dei lavori. Infine, in base all'articolo 18 del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 37, convertito, con modificazioni, nella legge 16 ottobre 1975, n. 492, fu assegnato al Consorzio un ulteriore contributo di lire 3.200 milioni per oneri di revisione prezzi, ciò che portò l'intervento statale all'importo complessivo di lire 28.800 milioni, a fronte dei quali il Consorzio medesimo ha assunto a proprio carico l'imponente impegno, per il proprio bilancio, di lire 7.300 milioni a copertura dei restanti oneri di spesa.

La disastrosa inflazione tuttora in atto nel Paese ha peraltro portato i costi di materiali, mano d'opera e trasporti a livelli assolutamente imprevedibili e, di conseguenza, si prospetta una enorme incidenza degli oneri per revisione prezzi; talchè può prevedersi che il costo finale dell'opera, perdurando il processo inflazionistico, si aggirerà intorno ai 92.000 milioni di lire.

Nuovi finanziamenti, per le opere in parola, sono pertanto necessari e sono altresì urgenti, in quanto la legge 21 dicembre 1974, n. 700, innovando profondamente rispetto alla precedente normativa, ha stabilito l'obbligo per le amministrazioni appaltanti di corrispondere acconti sui compensi revisio-

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1500) — 2-3-4

nali in corso d'opera, utilizzando gli stessi fondi stanziati a bilancio per il pagamento dei lavori, ed ha comminato l'applicazione degli interessi di mora a carico delle amministrazioni stesse per i ritardi nei pagamenti dei detti acconti.

Il rilevato processo inflazionistico e la concomitanza della nuova normativa sopra ricordata rendono reale il pericolo di un prossimo esaurimento dei fondi stanziati dallo Stato e dal Consorzio autonomo del porto di Genova per la costruzione del bacino di carenaggio e delle opere complementari.

L'aumento della spesa occorrente per la realizzazione dell'opera dipende, come illustrato, sia dai maggiori oneri revisionali stabiliti per legge sia dall'attuazione di una variante al piano regolatore del porto di Genova che consente un nuovo assetto della zona delle riparazioni navali nell'interesse precipuo dell'economia nazionale e delle grandi aziende a partecipazione statale che vi operano: ove il maggior onere di lire 55.900 milioni dovesse essere ripartito, come per il passato, ponendo l'80 per cento a carico dello Stato e il 20 per cento a carico del Consorzio, quest'ultimo dovrebbe far fronte con il proprio bilancio all'imponente somma di lire 10.940 milioni in aggiunta ai 7.300 milioni di lire già stanziati.

Come noto l'Ente dispone, per l'esecuzione delle opere portuali, essenzialmente dei proventi derivanti dall'applicazione delle tasse portuali, aumentate col decreto-legge 28 febbraio 1974, n. 47, convertito nella legge 16 aprile 1974, n. 117. La ragione fondamentale, anzi esclusiva, dell'aumento delle tasse portuali fu quella di mettere in condizione gli enti portuali di contrarre mutui destinandone il ricavato, in primo luogo, a risanare i propri bilanci a tutto l'anno 1973 e, secondariamente, ad eseguire nuove opere. In dipendenza di ciò il Consorzio, riportato al 1973 in pareggio il proprio bilancio, ha potuto prendere a proprio carico il 20 per cento della spesa allora prevista per la realizzazione del bacino, cioè 7.300 milioni, utilizzando appunto, come indicato dalla citata legge, il provento delle tasse portuali. Con detto provento l'Ente provvedeva anche al finanziamento di altre opere portuali, il tutto per complessive lire 13.300 milioni. Impegnate ormai dette entrate l'Ente non ha la possibilità di far fronte al nuovo onere derivante dal pagamento del 20 per cento della spesa necessaria per il completamento del superbacino di carenaggio valutata, per il proprio 20 per cento, come detto, nella misura di 11.180 milioni.

Va inoltre considerato che la maggiore spesa occorrente per provvedere al pagamento della quota del 20 per cento per la costruzione del superbacino equivarrebbe ad impegnare tutti i proventi derivanti dalle tasse portuali per almeno 20 anni il che non consentirebbe al Consorzio l'esecuzione di altre opere portuali finanziabili con i proventi predetti.

Appare pertanto necessario prevedere che l'intera maggiore spesa, cioè lire 55.900 milioni, faccia carico allo Stato per evitare l'interruzione dei lavori e tutte le conseguenze amministrative e tecniche che ne deriverebbero.

Si sottolinea infatti che proprio la natura tecnica dell'opera postula, anche più di quanto non accada per opere tradizionali del genere, una continuità tempestiva di esecuzione, senza delle quali si potrebbero produrre conseguenze ovviamente negative anche sotto il profilo tecnico, cioè tali da affievolire il vantaggio derivante da quella natura tecnologicamente moderna dell'opera in questione.

Senza contare, in prospettiva, il danno riflesso che graverebbe sull'industria portuale delle riparazioni navali, che comporterebbe un enorme danno valutario per l'economia nazionale, in conseguenza della perdita di importanti commesse legate all'utilizzazione del grande bacino di carenaggio e delle nuove attrezzature ad esso complementari.

Stante l'urgenza di disporre a tempi brevi dell'ulteriore finanziamento, si è introdotta nell'allegato disegno di legge un'apposita norma che disciplini direttamente le modalità di erogazione del nuovo contributo al Consorzio autonomo del porto di Genova, eliminando la necessità di un'apposita con-

venzione, tenuto conto che i tempi amministrativi per la sua stipulazione sono incompatibili con l'urgenza delle cose, particolarmente nella presente fase inflazionistica e di recessione economica e che d'altra parte il Consorzio, in base alla propria legge istitutiva di cui al testo unico approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, è abilitato alla costruzione delle opere portuali.

Detta norma è stata già espressa e positivamente sperimentata nella legge 6 agosto 1974, n. 366, recante « Provvedimenti urgenti e di primo intervento per la progettazione ed esecuzione di opere nei porti ».

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a concedere al Consorzio autonomo del porto di Genova la somma di lire 55.900 milioni per il completamento della costruzione del superbacino di carenaggio del porto di Genova e delle opere complementari.

L'importo indicato sarà stanziato nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici, in ragione di lire 13.975 milioni rispettivamente per gli esercizi finanziari 1977, 1978, 1979 e 1980.

Art. 2.

Avuto riguardo alle disposizioni della legge istitutiva del Consorzio autonomo del porto di Genova, raccolte nel testo unico approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, e successive modificazioni, le quali abilitano l'Ente alla progettazione ed esecuzione delle opere portuali ed alla direzione e sorveglianza dei relativi lavori, sotto l'osservanza della legge sui lavori pubblici e della legge di contabilità dello Stato, la somma di cui all'articolo 1 sarà accreditata al Consorzio predetto sulla contabilità speciale istituita a suo nome presso la sezione di tesoreria provinciale di Genova.

Art. 3.

I prelievi dalla contabilità speciale di cui al precedente articolo 2 saranno effettuati mediante ordinativi del Consorzio in base agli stati di avanzamento dei lavori i cui importi saranno maggiorati dell'1,25 per cento per spese di direzione, sorveglianza,

contabilizzazione e collaudazione; detti stati di avanzamento dovranno essere vistati dal revisore tecnico rappresentante del Ministero dei lavori pubblici presso il Consorzio.

Il Consorzio dovrà presentare al Ministero dei lavori pubblici - Direzione generale delle opere marittime - il rendiconto finale al fine dei riscontri previsti dagli articoli 60 e 61 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale dello Stato, e successive modificazioni.

Art. 4.

Il Consorzio presenterà i rendiconti a discarico delle somme pagate mediante ordinativi sulla contabilità speciale di cui al precedente articolo. Detti rendiconti non dovranno essere inferiori a lire 500 milioni e non superiori a lire 1.500 milioni. Tali rendiconti saranno trasmessi alla Ragioneria centrale presso il Ministero dei lavori pubblici e all'ufficio di controllo della Corte dei conti presso il citato Ministero, applicando le modalità di cui agli articoli 60 e 61 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale dello Stato, e successive modificazioni.

Art. 5.

La costruzione del superbacino di carenaggio e delle sue pertinenze nel porto di Genova rientra, ai fini dell'applicazione dell'imposta sul valore aggiunto, fra le operazioni di cui all'articolo 8-*bis* del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, come modificato dal decreto del Presidente della Repubblica 23 dicembre 1974, n. 687.

Art. 6.

Alla copertura dell'onere complessivo di lire 13.975 milioni derivante dall'applicazione della presente legge per il 1977 si provvede mediante riduzione di pari importo del fondo iscritto al capitolo 7529 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1977.

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