

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori MOLA, FEDERICI, FERMARIELLO e GUARINO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 1° DICEMBRE 1977

Concessione di un contributo dello Stato al Consorzio autonomo del porto di Napoli, secondo la lettera *a*) dell'articolo 4 del decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, convertito, con modificazioni, nella legge 11 marzo 1974, n. 46

ONOREVOLI SENATORI. — L'articolo 4 del decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, sulla istituzione del Consorzio autonomo del porto di Napoli, convertito, con modificazioni, nella legge 11 marzo 1974, n. 46, tra le risorse finanziarie del Consorzio per assolvere ai suoi compiti indica alla lettera *a*) un contributo dello Stato da disporre con legge.

Fino ad oggi, a circa quattro anni dalla emanazione della legge n. 46 del 1974, non è stata ancora emanata una legge sul contributo dello Stato al CAP di Napoli. Ciò ha contribuito a creare una condizione di incertezza, nella quale una serie di altri contributi finanziari di alcuni enti indicati nella legge n. 46 del 1974 non sono stati corrisposti o sono stati erogati soltanto parzialmente.

Il Consorzio autonomo del porto ha così accumulato negli anni 1974, 1975 e 1976 un disavanzo per complessivi 4,3 miliardi, che va ad aggiungersi ad un passivo di 1,8 miliardi ereditato dal precedente ente di gestione del porto di Napoli. La situazione finanziaria del CAP si aggrava in previsione

della scadenza al 31 dicembre 1977 del contributo di avviamento, erogato dallo Stato secondo la legge n. 46, di 500 milioni all'anno, per soli quattro anni, dal 1974 al 1977.

La crisi finanziaria del CAP di Napoli potrà essere avviata a soluzione attraverso lo sforzo comune del Consorzio stesso (che soltanto dopo tre anni dalla sua istituzione, quando finalmente è stato nominato con decreto del Presidente della Repubblica il suo presidente, ha potuto cominciare a funzionare democraticamente) e degli enti interessati allo sviluppo del sistema portuale di Napoli e dello Stato.

Gli organi dirigenti del Consorzio sono impegnati nella necessaria attività di studio, di discussione, di elaborazione e di deliberazione sui problemi del bilancio del CAP e dello sviluppo del sistema portuale.

La Regione Campania, inoltre, ha deciso di promuovere la conferenza sulla portualità e sulla cantieristica. In particolare, l'assemblea del CAP ha recentemente discusso dell'ammontare dei contributi degli enti con-

sorziati e della ripartizione percentuale tra gli enti stessi: Regione Campania, Comune di Napoli, altri enti locali e camerali e Banco di Napoli. Tali enti hanno già deliberato e versato o si propongono di deliberare, in piena autonomia decisionale e con propositi di collaborazione, e di versare al Consorzio i contributi richiesti.

L'erogazione del contributo statale assume certamente un'importanza decisiva ai fini del sostegno finanziario del CAP e della promozione dell'impegno degli enti contribuenti.

La necessità del sostegno finanziario statale deriva dalla natura generale di alcuni dei compiti affidati al CAP, indicati negli articoli 2 e 22-bis della legge n. 46, come ad esempio l'elaborazione di un piano di ristrutturazione del sistema viario portuale e del piano regolatore dei porti consortili da Bacoli a Castellammare di Stabia, l'esplicazione di funzioni altrove attribuite al comandante del porto o ad altri uffici statali, l'attività promozionale per lo sviluppo commerciale e industriale dell'entroterra in relazione ai traffici marittimi. Il Consorzio, inoltre, è impegnato ad elevare il proprio grado di competitività con altri porti, specie esteri, e non può, quindi, far gravare sui costi delle operazioni portuali gli oneri relativi alle funzioni di carattere generale a cui, per legge, deve assolvere.

D'altra parte, lo Stato ricava dalle attività del sistema portuale di Napoli entrate dell'ordine di alcuni miliardi all'anno, che ampiamente compensano il contributo da erogare a favore del Consorzio del porto di Napoli.

Il bilancio consuntivo dell'esercizio 1976, conto della competenza, del CAP di Napoli indica entrate per 20.695 milioni e spese per 22.301 milioni, con un disavanzo di 1.606 milioni. Ma, se consideriamo che nelle spese figurano impegnati soltanto 6 miliardi dei circa 9 miliardi entrati nel 1976 come contributi straordinari per l'esecuzione di importanti opere portuali, dobbiamo ritenere che il disavanzo reale sia di circa 4,6 miliardi.

Gli sforzi che il Consorzio e gli enti contribuenti stanno avviando per il riequilibrio

del bilancio del CAP potranno soltanto in parte coprire il prevedibile disavanzo annuo, mentre un'altra parte, prevedibilmente di circa tre miliardi, dovrebbe essere coperta dal contributo dello Stato la cui necessità è stata giustamente prevista dal legislatore e indicata esplicitamente nella legge istitutiva del Consorzio autonomo del porto di Napoli, n. 46 del 1974. La necessità di una legge sul contributo dello Stato al CAP deriva anche dall'assenza di una legge generale sulla gestione dei porti, che regolamenti anche la materia del finanziamento degli enti di gestione dei porti.

Si tratta di una legge la cui elaborazione, anche se è già in corso nell'altro ramo del Parlamento, per la complessità della materia, richiede tempi che non possono coincidere con il carattere di urgenza che presenta il problema dell'erogazione del contributo dello Stato all'ente attuale di gestione del porto di Napoli. Tale problema va, quindi, risolto con un provvedimento specifico che abbia però carattere transitorio in previsione dell'emanazione e dell'attuazione della legge generale sulla gestione dei porti, un provvedimento, cioè, che istituisca il contributo dello Stato per il CAP di Napoli, da erogarsi fino a quando non opereranno le norme generali di finanziamento degli enti di gestione dei porti della futura legge sull'ordinamento portuale italiano.

Il presente disegno di legge tende, inoltre, a contribuire a risanare la crisi finanziaria del Consorzio autonomo del porto di Napoli creatosi anche per l'assenza dell'apposita legge sull'erogazione del contributo dello Stato al CAP, prevista alla lettera a) dell'articolo 4 della legge n. 46 del 1974 e che si esprime nel disavanzo di 4,3 miliardi per gli anni 1974, 1975 e 1976, a cui si aggiunge un prevedibile disavanzo per il 1977 e il passivo di 1,8 miliardi ereditato dal precedente Ente porto. A tal fine, quindi, il disegno di legge contiene l'erogazione di un contributo straordinario dello Stato di 5 miliardi, il che presuppone un impegno particolare del CAP e degli enti contribuenti a ricercare e ad assicurare i finanziamenti necessari al completo ripiano del disavanzo pregresso accumulatosi.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il contributo dello Stato al Consorzio autonomo del porto di Napoli di cui alla lettera *a*) dell'articolo 4 del decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, convertito, con modificazioni, nella legge 11 marzo 1974, n. 46, viene fissato nella misura di tre miliardi all'anno a decorrere dall'anno 1978 e fino all'anno in cui saranno emanate ed attuate nuove norme generali di finanziamento dei porti italiani.

Art. 2.

Lo Stato partecipa al ripiano del passivo accumulatosi nel bilancio del Consorzio autonomo del porto di Napoli con un contributo straordinario di cinque miliardi.

Art. 3.

Le somme di cui agli articoli 1 e 2 della presente legge vengono iscritte nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

All'onere complessivo di otto miliardi, derivante per l'anno finanziario 1978 dall'applicazione della presente legge, si farà fronte con una parte delle maggiori entrate derivanti dall'aumento del prezzo dei tabacchi disposto con decreto del Ministro delle finanze del 29 luglio 1977 pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* numero 208 del 30 luglio 1977.