

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

(N. 218)

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori ABENANTE, ADAMOLI, PAPA, CHIAROMONTE, VALENZA, FERMARIELLO, SCARPINO, CAVALLI, MADERCHI, POERIO, SEMA, BERTONE, CIPOLLA, PIRASTU, PIVA e ARGIROFFI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 21 LUGLIO 1972

Ordinamento delle gestioni portuali

ONOREVOLI SENATORI. — L'esigenza ormai inderogabile, che si presenta per i porti italiani, è quella di giungere alla creazione di un sistema portuale nazionale, fondato su sistemi regionali nel quadro della politica di programmazione.

Il programma è anche più vasto, in quanto riguarda tutto il sistema nazionale dei trasporti, che complessivamente, in una visione unitaria, deve essere potenziato, ammodernato, avviato a coraggiosa riforma.

Si sta attuando in molte parti del mondo l'ammodernamento del servizio di trasporto attraverso l'applicazione di tecniche avanzate, data l'eccessiva incidenza del costo dei trasporti sul costo generale come parte del costo di produzione complessivo della merce, come parte del costo sociale per l'intera comunità, come costo umano, ossia come disagio crescente e spreco di tempo.

L'arretratezza e gli squilibri esistenti nel nostro sistema nazionale dei trasporti rappresentano una grave strozzatura economica e sociale.

L'indagine conoscitiva compiuta dalla X Commissione della Camera ha rilevato la

necessità di un intervento energico e tempestivo affinché i costi del trasporto raggiungano livelli più sopportabili per l'economia e affinché la circolazione delle merci e delle persone non incorra in pericoli di crescente paralisi.

L'esperienza ha dimostrato, d'altra parte, che, anche in seguito all'impiego di investimenti rilevanti in particolari settori dei trasporti, i progressi pur importanti conseguiti si sono risolti in strozzature e paralisi per altri settori. Un sistema moderno di trasporti non sopporta il settorialismo. Le caratteristiche di tale sistema devono essere tali da consentire un flusso continuo del traffico, « da porta a porta », senza soluzione di continuità. Una rete di vie di comunicazione così concepita presuppone l'individuazione e la scelta dei capolinea, dei *terminals* principali e quindi la definizione di un sistema portuale che in Italia rappresenta la parte principale del sistema dei trasporti.

La situazione dei porti italiani è ormai riconosciuta grave da tutti gli specialisti. Ai mali antichi si sommano quelli più recenti. La spinta a tentare un'opera di am-

modernamento proviene soprattutto dall'esterno dei porti: navi specializzate che impongono scali specializzati; grandi compagnie commerciali che scelgono i nostri porti a condizione di essere esse stesse ad organizzare come vogliono le operazioni di sbarco e imbarco e così via.

Non vogliamo negare che da queste esigenze vengano stimoli al rinnovamento. Ma si richiede e si impone la preparazione di un'organizzazione portuale capace di essere sempre più in grado di anticipare queste innovazioni, per evitare che si continui a subire spinte occasionali seguendo la via del minor sforzo che non mira a creare nuove strutture, ma tende ad adattare le vecchie al nuovo che irrompe nell'attività portuale. Questa pressione esterna si manifesta in modo sempre più forte e con ritmi sempre più accelerati, così che, vivendo alla giornata, rispondendo soltanto, o quasi, alle esigenze di chi ha oggi maggior capacità economica di contrattazione, senza prevedere quali saranno le conseguenze di questi atti, si annullano gli effetti positivi di quelle spinte, che al limite diventano soltanto fatti negativi.

Così quando, subendo il ricatto del dirottamento dei traffici, si danno in concessione le calate meglio attrezzate del porto senza prevedere che in breve tempo potrà sorgere l'esigenza di adibire quella zona, ad esempio, alla manipolazione dei *containers*, si pregiudica e si complica ogni possibilità di dare al porto un assetto territoriale pianificato. Quando, subendo queste pressioni, si danno in concessione le operazioni portuali che usano le tecniche più avanzate e perciò procurano i profitti più alti e si mantengono soltanto quelle in perdita, il gestore pubblico del porto si priva di ogni possibilità di autofinanziamento, mentre si allarga sempre più la forbice fra le spese necessarie per investimenti produttivi e i ricavi delle operazioni portuali. Quando la direzione tecnica di tali operazioni portuali, che si svolgono nei settori più evoluti tecnologicamente, viene affidata al personale delle imprese private, il gestore pubblico si priva dell'occasione di darsi finalmente un apparato tecnico più moderno e si allontanano sem-

pre più le possibilità di giungere ad una direzione operativa che sia in grado di programmare le operazioni dell'intero ciclo del lavoro portuale.

In sostanza, ci troviamo di fronte ad un tipo di sviluppo per cui, se è vero che in alcuni settori si ottengono innegabili risultati positivi con una riduzione dei tempi di lavorazione e dei costi, è anche vero che si rischia di complicare ancor più i problemi dello sviluppo generale e di impedire che esso si traduca in aumento complessivo della produttività.

Per i lavoratori portuali, poi, la tendenza spontanea dell'evoluzione tecnologica oggi in atto comporta soltanto svantaggi senza nessuna contropartita positiva. Se non vi saranno interventi adeguati, una grave alternativa si pone ai lavoratori portuali. Per la mancanza di ammodernamento e la conseguente perdita dei traffici, diminuiscono le giornate lavorate (e le retribuzioni complessive a causa della riduzione delle tariffe con la quale si vuol sopperire al mancato sviluppo tecnologico); d'altro lato, quando le innovazioni si introducono, così come avviene oggi, dall'esterno e in modo occasionale, il primo dato certo è ancora una riduzione dell'occupazione operaia (l'esempio dei traghetti è quanto mai significativo).

Uno sviluppo di questo genere, non diretto, non preparato, che invece di promuovere il progresso tecnico lo subisce, aggiunge nuove contraddizioni alle numerose già esistenti. Il rischio è che in definitiva i costi della vera riorganizzazione, quando vi si provvederà con interventi seri, aumentino ancora di più; che occorran domani più spese e più tempo di quanto ne occorrerebbero oggi se questi problemi fossero affrontati nei modi dovuti.

Occorre perciò arrestare queste tendenze all'ulteriore smembramento e privatizzazione del sistema portuale. È dimostrato da tutte le esperienze presenti e passate che, se il processo di ammodernamento penetra dall'esterno in un ambiente dove esiste un tessuto vecchio o addirittura logoro, questo non si rafforza; su questo vecchio corpo il rinnovamento non ha che un effetto lacerante.

Bisogna perciò preoccuparsi di costruire la nuova trama, sana e robusta; occorre tendere alla creazione di alcuni capisaldi, di punti di forza i quali garantiscano che si avanzi nella giusta direzione.

Una volta l'elemento fondamentale di forza per un porto era la sua posizione geografica; oggi, diminuendo l'importanza relativa di alcune distanze geografiche, aumenta l'importanza del grado di modernità tecnologica di un porto.

È noto che già ora è più conveniente sbarcare a Rotterdam che a Genova merci destinate a Milano. È evidente quindi che i porti più deboli, più arretrati tecnologicamente, sono sempre meno in grado di offrire le condizioni più idonee per un servizio che, essendo pubblico, deve essere uguale per tutti gli utenti. Invece sono gli utenti più forti, le grandi compagnie, i grandi armatori ad imporre le loro condizioni. Aumentano sempre più i casi in cui gli enti portuali sono sottoposti a veri ricatti e a dover accettare le condizioni di costoro pur di non perdere le più consistenti linee di traffico. Così ai privilegi dei vecchi gruppi armatoriali, che già avevano snaturato la caratteristica pubblica dei porti, si aggiunge oggi la sempre più pressante richiesta di nuovi gruppi più potenti e moderni che rivendicano le loro posizioni di privilegio.

Poichè i gruppi più moderni oggi sono quelli stranieri, si rischia di passare da un processo di privatizzazione ad un processo di colonizzazione dei porti.

Ma proprio nel momento in cui sono già sufficientemente delineate le prospettive dello sviluppo tecnologico e del riassetto organizzativo, nel momento, quindi, in cui più forte è l'esigenza per ogni porto di conoscere il quadro di insieme entro il quale muoversi, di conoscere i limiti entro i quali impostare i propri progetti e piani di ammodernamento e sviluppo, proprio nel momento, cioè, in cui sono indispensabili precise responsabilità governative, dobbiamo lamentare la massima incertezza e confusione. Non solo: alla fine del primo piano quinquennale non esiste nemmeno l'idea di un piano nazionale dei porti, ma assistiamo continuamente, in maniera sempre più allar-

ante, ad atti che contraddicono ogni principio di programmazione o anche soltanto di razionalizzazione.

Quanti sono ormai i porti, grandi o meno grandi, che si sono visti assegnati, da questo o da quell'altro personaggio del Governo, un centro *containers*, e di importanza internazionale, o un grandissimo bacino di carenaggio? A parte le illusioni e gli antagonismi che sono stati così scatenati, quanti sono i porti che lavorano attorno a progetti tali da farli diventare grandi porti internazionali? Se tutti questi piani andassero « in porto » avremmo il sistema portuale più policentrico che esiste nel mondo. E ciascun porto invece di avere assegnata la propria parte, secondo una sana visione nazionale, dovrebbe scatenare la concorrenza contro gli altri, fino alla prevalenza in questa lotta dei più in gamba. Con quale sperpero di energie e distruzione di ricchezze, si lascia immaginare. Insomma, questo è tutto l'opposto di uno sviluppo programmato, di una giusta utilizzazione delle risorse disponibili.

È più che mai indispensabile acquisire una visione nazionale del problema, formulare le linee di un piano nazionale, per avviare a costruzione un sistema nazionale dei porti italiani. E oggi, subito, è possibile — ed indispensabile — creare le condizioni, compiere gli atti, predisporre i provvedimenti necessari per avviare una politica di sviluppo portuale programmato democraticamente.

È necessario prendere subito provvedimenti per avviare un radicale ammodernamento delle strutture dei centri di direzione della politica portuale ad ogni livello, da quello governativo a quello della gestione dei singoli porti.

Il presente disegno di legge tende ad avviare a soluzione questo problema con la visione di uno sviluppo unitario dei nostri scali marittimi attraverso la organizzazione di un sistema portuale nazionale articolato su basi regionali, con la riaffermazione del carattere pubblico dei porti e con la conferma dell'autonomia delle organizzazioni dei lavoratori portuali e della loro funzione insostituibile per il carattere pubblico e per la gestione democratica dei porti.

1. — Il primo ordine dei problemi che abbiamo affrontato è quello della necessaria unitarietà degli organismi responsabili della politica portuale con programmi da presentare alle decisioni del Parlamento e con l'autorità ed i mezzi sufficienti per la loro attuazione completa.

Ormai è comune il riconoscimento che non esiste possibilità alcuna di affrontare in qualche modo il problema di uno sviluppo programmato finchè perdura l'attuale stato di dispersione e di contrapposizione di centri decisionali che hanno analoghe attribuzioni nello sviluppo dei porti e delle opere portuali. Si impone perciò l'unificazione di compiti in sede governativa attorno al Ministero della marina mercantile e in sede periferica intorno alla Regione (articolo 1).

A tale scopo viene disposto il trasferimento della direzione generale delle opere marittime dal Ministero dei lavori pubblici al Ministero della marina mercantile e degli uffici del Genio civile opere marittime alle rispettive Regioni (articolo 2).

Strumento necessario per lo svolgimento di una politica portuale unitaria, programmata, diventa il Comitato nazionale dei porti (articoli 3 e 4), organismo unitario e non burocratico che deve provvedere all'elaborazione delle proposte contenute nel programma nazionale dei porti.

2. — La seconda questione affrontata, che a nostro avviso è la più importante, riguarda i compiti che dovranno essere attribuiti alle Regioni in ordine ai problemi dello sviluppo e del coordinamento dei porti situati nel loro territorio (articolo 5) e quindi il trasferimento alle Regioni medesime di tutte le funzioni amministrative ora esercitate dagli organi centrali e periferici dello Stato (articolo 7). La Regione avrà il compito di partecipare all'elaborazione del piano nazionale dei porti e, in questo quadro di riferimento, di elaborare il piano regionale dei porti e di curarne la realizzazione.

Tale decentramento sostanziale di compiti di direzione di politica portuale alle Regioni è necessario per l'indispensabile coordinamento che deve esistere fra piani di svi-

luppo portuali e territoriali, perchè non è possibile una programmazione nazionale democratica senza un suo decentramento regionale, ossia senza che passino alle Regioni competenze specifiche e uffici che oggi sono dei Ministeri e senza adeguare alle esigenze contemporanee il sempre valido principio dell'autonomia portuale. L'esperienza storica e attuale del funzionamento di tutti i più importanti porti mondiali dimostra che la autonomia delle attività portuali è condizione indispensabile al loro svolgimento appunto per le complesse interrelazioni delle molteplici operazioni che si sviluppano nei porti e fra queste ed il territorio circostante i porti medesimi.

Ma perchè l'autonomia portuale non si tramuti in frantumazione e scoordinamento, il livello attuale, moderno e funzionale del dispiegarsi della autonomia è evidentemente quello regionale.

Perciò si propone che le Regioni assumano anche compiti che oggi sono di alcuni enti portuali dei porti maggiori.

3. — La regolamentazione degli enti portuali che noi proponiamo non ne sminuisce l'importanza e non ne mortifica l'autonomia.

Il nostro disegno di legge mira ad uniformare a tali esigenze l'ordinamento degli enti portuali e ad unificare attorno a norme omogenee criteri di composizione e di competenze. Perciò in questa parte del nostro disegno di legge vengono riprese ed adeguate quelle norme che ormai appartengono al patrimonio positivo della legislazione per i porti e vengono introdotte innovazioni volte a dare coerenza ai principi finora esposti. Esse riguardano:

a) la salvaguardia e il consolidamento del carattere pubblico e autonomo dell'ente portuale (articolo 9);

b) i rapporti fra ente portuale e Regione: gli enti portuali sono sottoposti alla vigilanza della Regione ed è la Regione che stabilisce quali enti portuali gestiscono un solo porto e quali più porti unificati sotto un unico ente (articolo 8); la Regione approva il piano regolatore del porto ed i pia-

ni particolareggiati (articolo 15), mentre l'ente portuale partecipa, da parte sua, alla elaborazione del piano regionale (articolo 9); la Regione sovrintende alla distribuzione dei fondi stanziati dal piano nazionale dei porti, elegge il presidente ed il comitato direttivo dell'ente portuale;

c) l'istituzione di conferenze annuali di produzione con delegati eletti dai lavoratori (articoli 22 e 23) e la costituzione di comitati consultivi (articolo 24), per promuovere

il controllo dei lavoratori sulla politica dell'organizzazione aziendale.

Onorevoli colleghi, per tutte le ragioni che abbiamo qui accennato nelle linee generali, vi chiediamo di dare il vostro consenso ad un disegno di legge che tende ad offrire soluzioni positive e moderne di un problema di così rilevante importanza per la organizzazione e il potenziamento delle strutture portuali del nostro Paese e, insieme, per lo sviluppo di tutta l'economia nazionale.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Lo sviluppo, il potenziamento e la funzionalità del sistema portuale marittimo sono di competenza del Ministero della marina mercantile e delle Regioni marittime per quanto a loro delegato dalla presente legge e vengono attuati nel quadro generale della programmazione economica nazionale.

Art. 2.

La Direzione generale delle opere marittime del Ministero dei lavori pubblici passa a far parte del Ministero della marina mercantile e viene fusa con la Direzione generale del demanio marittimo e dei porti di quest'ultimo Ministero.

Gli uffici del Genio civile opere marittime passano alle dipendenze delle rispettive Regioni.

Art. 3.

Presso il Ministero della marina mercantile è istituito il Comitato nazionale dei porti. Esso è presieduto dal Ministro della marina mercantile ed è costituito come appresso:

un rappresentante per ciascuno dei seguenti Ministeri: bilancio e programmazio-

ne economica, marina mercantile, trasporti e aviazione civile;

un rappresentante per ciascuna Regione;

un rappresentante per ciascuna delle tre organizzazioni sindacali dei lavoratori portuali più rappresentative su scala nazionale;

tre rappresentanti degli operatori portuali designati dalle rispettive organizzazioni di categoria;

due esperti in materia di economia dei trasporti prescelti dal Ministro della marina mercantile.

Art. 4.

Il Comitato nazionale dei porti ha i seguenti compiti:

a) elaborare il piano nazionale dei porti nel quadro della programmazione economica nazionale che verrà trasmesso al Ministro della marina mercantile il quale, insieme alle sue osservazioni, lo trasmetterà al Parlamento per la approvazione;

b) controllare che la realizzazione delle grandi opere sia coerente con le linee del piano nazionale dei porti;

c) formulare proposte relative alla costruzione ed al miglioramento di linee di comunicazione non marittime connesse con lo sviluppo dei porti;

d) esaminare ed esprimere parere su ogni altra questione relativa alla politica generale dei porti, con speciale riguardo alla economicità delle opere da costruire o da trasformare.

Art. 5.

Alle Regioni marittime a statuto ordinario e a statuto speciale spettano i seguenti compiti in ordine ai problemi dello sviluppo e del coordinamento dei porti:

a) partecipare alla redazione del piano nazionale dei porti nel quadro della programmazione economica nazionale;

b) elaborare ed approvare, sulla base del piano nazionale dei porti e del program-

ma regionale, il piano regolatore regionale dei porti, compresi quelli pescherecci e turistici, stabilendo le priorità d'attuazione e realizzandone l'esecuzione; definire altresì, laddove sia necessario, l'opportuna specializzazione dei singoli porti;

c) promuovere, in collaborazione con le Amministrazioni interessate, il miglioramento delle comunicazioni stradali e ferroviarie tra i porti e il retroterra;

d) coordinare l'attività generale dei singoli porti; approvarne i rispettivi piani regolatori; provvedere al coordinamento dei servizi, delle attività e degli uffici interessati;

e) gestire, unicamente al fine di attuare il piano regolatore regionale dei porti, i mezzi finanziari stabiliti dal piano nazionale dei porti e ricavati da altri proventi.

Art. 6.

La Regione per attuare i compiti previsti dal precedente articolo 5 deve sentire gli enti portuali della Regione e gli enti locali direttamente interessati.

Art. 7.

Tutte le funzioni amministrative esercitate dagli organi centrali e periferici dello Stato in ordine ai compiti di cui al precedente articolo 5 sono trasferiti alle Regioni marittime.

Art. 8.

La gestione delle attività portuali è affidata a enti economici pubblici che provvedono allo sviluppo dei porti e del traffico (enti portuali), istituiti con legge regionale e sottoposti alla vigilanza della Regione.

Laddove se ne ponga l'esigenza, la Regione, d'accordo con gli enti locali direttamente interessati, provvede a unificare la gestione di più porti nell'ambito regionale. In tal caso in ogni porto sarà costituita una sezione territoriale secondo le disposizioni previste dall'articolo 25 della presente legge.

Gli enti portuali operano in armonia con i criteri della politica nazionale dei porti, nel quadro e in funzione della programmazione economica ed urbanistica predisposta dalla Regione e dal Parlamento.

Art. 9.

All'ente portuale sono affidati i seguenti compiti:

1) partecipare con la Regione all'elaborazione del piano regolatore regionale dei porti;

2) elaborare e proporre — in conformità del programma nazionale e del piano regolatore regionale dei porti — il piano regolatore del porto ed i piani particolareggiati per le opere di ampliamento, di ammodernamento e di sistemazione del porto. Questi piani sono sottoposti alla approvazione della Regione la quale decide entro tre mesi dalla loro presentazione;

3) provvedere alla manutenzione delle opere, degli impianti e delle attrezzature portuali e ai relativi lavori e forniture;

4) provvedere all'esecuzione delle opere e degli impianti ferroviari nell'ambito della circoscrizione portuale, nonchè alla relativa manutenzione e all'esercizio ferroviario, a seguito di apposita convenzione da stipulare con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato alla quale fanno carico le relative spese in base alle norme vigenti;

5) gestire nell'ambito della propria giurisdizione i beni del demanio marittimo, compresi gli spazi acquei, con facoltà di stabilire le condizioni ed i canoni delle concessioni dei beni demaniali;

6) assumere la gestione diretta di tutte le attività portuali: magazzini per deposito merci anche se in regime di depositi franchi o di magazzini generali; punti franchi che esistono o che sorgessero in seguito, sotto l'osservanza delle leggi doganali e marittime; operazioni di imbarco, sbarco e trasbordo, deposito e trasporto delle merci; grandi mezzi meccanici compresi quelli galleggianti per l'imbarco, lo sbarco ed il movimento delle merci; servizi di rimorchio delle

navi; servizi di erogazione dell'acqua e dell'energia elettrica alle navi e agli edifici del comprensorio portuale; stazioni marittime ed impianti ad esse relativi nonchè del servizio di imbarco e sbarco passeggeri; bacini di carenaggio, *silos*, impianti di degasificazione; esercizio ferroviario portuale;

7) provvedere, ferma restando la competenza attribuita all'autorità marittima dall'articolo 81 del codice di navigazione, per tutto quanto concerne la sicurezza e la polizia del porto:

a) alla ripartizione degli specchi acquei per lo stanziamento delle navi e dei galleggianti;

b) alla destinazione delle calate, dei moli e degli altri punti di accosto, allo sbarco e all'imbarco dei passeggeri, al carico e allo scarico delle merci e alla attività di riparazione e manutenzione delle navi;

c) a stabilire, con l'osservanza dei criteri di cui all'articolo 62 del regolamento del codice di navigazione (navigazione marittima) e previa regolamentazione da parte del comitato direttivo dell'ente, i turni di accosto delle navi e dei galleggianti;

8) promuovere la meccanizzazione del lavoro portuale;

9) programmare ed organizzare il ciclo delle operazioni portuali. A questo scopo l'ente si struttura secondo un assetto tecnico-operativo adeguato alle esigenze di un moderno operatore economico di tipo pubblico;

10) studiare e promuovere il coordinamento delle attività svolte dagli uffici pubblici che attendono a servizi interessanti il traffico portuale e dalle categorie economiche operanti nell'ambito portuale;

11) stabilire e disciplinare nell'interesse pubblico le tariffe dei servizi portuali;

12) esplicitare le funzioni che le vigenti leggi e regolamenti sul lavoro nei porti attribuiscono alle competenze dell'autorità marittima, degli uffici del lavoro portuale e dei consigli e commissioni del lavoro portuale con poteri di regolamentazione del lavoro, tale da assicurare anche una equa ripartizione fra i vari scali marittimi unificati nel-

l'ente, e di determinazione delle tariffe per il lavoro di carico e scarico delle merci e per le altre attività lavorative, nella osservanza delle norme stabilite in campo nazionale per la regolamentazione del rapporto di lavoro dei lavoratori portuali;

13) amministrare i fondi e proventi assegnatigli;

14) provvedere a quanto altro, non specificatamente indicato sotto i numeri precedenti, possa comunque essere utile per il conseguimento dei fini dell'ente.

È escluso dalla competenza dell'ente tutto quanto concerne le opere, le servitù ed i servizi militari di aria, di terra e di mare, la sanità e la dogana, nonchè i servizi di polizia, di sicurezza e di soccorso attribuiti all'autorità marittima dal codice della navigazione.

Art. 10.

Lo Stato cede all'ente in uso gratuito le aree, le opere, gli edifici, i macchinari, gli attrezzi di sua proprietà che esistono nel territorio di giurisdizione dell'ente.

L'ente riscuote e percepisce in luogo, con i privilegi dello Stato e con le procedure di cui alle leggi in vigore, i canoni dovuti da terzi per concessione di beni demaniali; esso è autorizzato a mantenere, modificare, risolvere o riscattare le concessioni esistenti in tutto il comprensorio di sua giurisdizione.

Art. 11.

Tutte le operazioni di sbarco, imbarco, trasbordo, deposito e movimento in genere delle merci, effettuate nell'ambito del comprensorio di giurisdizione dell'ente portuale, sono affidate alle compagnie portuali.

Alla organizzazione e all'avviamento al lavoro degli addetti alle riparazioni, manutenzione e trasformazione a bordo delle navi provvede una compagnia del ramo industriale del porto.

Le concessioni preesistenti alla istituzione dell'ente e comunque in contrasto con quanto disposto dai commi precedenti dovranno essere risolte entro il primo anno

di gestione dell'ente medesimo, provvedendo altresì, nello stesso periodo, alla costituzione delle compagnie del ramo industriale ove non esistono e ad ampliare i ruoli delle compagnie portuali, con i lavoratori addetti ai lavori ed alle operazioni di cui sopra sei mesi prima dell'entrata in vigore della presente legge.

Alle aziende industriali titolari di concessioni possono essere riconosciuti « accosti preferenziali ».

Art. 12.

L'ente, per disimpegnare i compiti e le attribuzioni di cui alla presente legge e per sostenere gli oneri deferitigli, ha a sua disposizione:

a) i proventi dell'uso diretto e delle concessioni dei beni pertinenti al demanio pubblico marittimo;

b) i proventi delle gestioni dirette;

c) tasse e diritti marittimi riscossi dallo Stato nel territorio di giurisdizione dell'ente;

d) le speciali tasse e soprattasse portuali di possibile istituzione ai sensi delle norme vigenti;

e) un contributo straordinario annuo dello Stato il cui ammontare sarà stabilito dal Ministero del tesoro di concerto col Ministero della marina mercantile ogni cinque anni in relazione alle esigenze dell'ente;

f) somme versate da privati a titolo di rimborso spese occorse per risarcimento di danni arrecati alle opere, impianti, eccetera, o per contravvenzioni alle norme di polizia portuale;

g) i contributi dello Stato previsti dal successivo articolo 13;

h) i contributi a carico degli enti locali interessati, da determinarsi nella misura prevista dalle norme di legge;

i) il contributo obbligatorio che sarà stabilito con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro della marina mercantile di concerto con la Regione a carico delle Camere di commercio, industria, agricoltura e artigianato esistenti nella Regione;

l) gli eventuali contributi assunti a proprio carico dalla Regione e quelli deliberati da amministrazioni, da enti o da istituti interessati direttamente o indirettamente allo sviluppo ed all'esercizio dei porti della Regione;

m) i proventi per diritti sui certificati ed altri documenti rilasciati dall'ente;

n) i fondi provenienti da eventuali prestiti o da altre operazioni finanziarie, consentiti dalla vigente legge;

o) i beni e le somme che venissero all'ente in virtù di successione testamentaria, donazioni, oblazioni volontarie e per ogni altra causa nel presente articolo non esplicitamente considerata.

Art. 13.

Per le spese di manutenzione ordinaria dei beni indicati al primo comma dell'articolo 10 non coperti dai proventi di cui al secondo comma dello stesso articolo, il Ministero della marina mercantile corrisponde all'ente un contributo annuale nella misura riconosciuta necessaria, in base al preventivo presentato dall'ente.

Art. 14.

Sono organi dell'ente:

- il presidente;
- il vice presidente;
- il comitato direttivo;
- il comitato esecutivo;
- le sezioni settoriali;
- il collegio dei revisori dei conti.

Il presidente è nominato dal Consiglio regionale anche al di fuori dei membri del comitato direttivo.

Egli dura in carica cinque anni.

Al presidente sarà corrisposta sul bilancio dell'ente un'indennità annua fissata dalla Regione d'intesa col Ministero della marina mercantile.

Il Consiglio regionale nomina un vice presidente. Egli coadiuva il presidente e lo sostituisce esercitandone tutte le funzioni in caso di assenza o di impedimento.

Art. 15.

Il presidente rappresenta legalmente l'ente, sovrintende a tutti i servizi, convoca e presiede il comitato direttivo e il comitato esecutivo.

Il presidente, per il rispetto delle norme contenute nella presente legge, nel regolamento e nelle altre leggi inerenti l'attività dei porti, può emettere ordinanze o può richiedere, ove occorra, l'assistenza della forza pubblica per l'esecuzione di esse. In caso di necessità e nell'interesse generale può ordinare la rimozione e la vendita, nelle forme legali, di merci e di cose giacenti nelle calate e nei magazzini del porto che non siano in consegna alle amministrazioni doganali o ferroviarie.

Le infrazioni alle ordinanze del presidente sono punite a termine del codice della navigazione.

Il presidente rende esecutivi i ruoli annuali dell'entrata a scadenza fissa, i preventivi dei redditi e delle gestioni in economia, nonchè le note dei canoni relativi a concessioni, ad affitto e di altri atti. Provvede a tutti gli atti cautelativi nell'interesse dell'ente.

Autorizza, nei limiti di stanziamento del bilancio, spese non eccedenti annualmente per ciascuna voce l'importo di lire 500 mila per le esigenze del funzionamento dell'ente.

Art. 16.

Il comitato direttivo è nominato dal Consiglio regionale ed è costituito da:

il presidente;

il vice presidente;

cinque rappresentanti della Regione eletti dal Consiglio regionale (tre dalla maggioranza e due dalla minoranza);

i presidenti delle Province in cui ricade la giurisdizione dell'ente;

tre rappresentanti eletti dai Consigli comunali (due eletti dalla maggioranza e uno dalla minoranza);

tre rappresentanti degli utenti portuali nominati dalle rispettive associazioni;

i consoli delle compagnie portuali esistenti nei porti;

tre rappresentanti dei sindacati dei lavoratori portuali maggiormente rappresentativi su scala nazionale;

tre rappresentanti delle organizzazioni sindacali confederali dei lavoratori maggiormente rappresentativi su scala nazionale;

due rappresentanti del personale dell'ente;

un rappresentante del Ministero della marina mercantile;

un rappresentante del Ministero dei trasporti;

un rappresentante del Ministero dei lavori pubblici.

I componenti del comitato direttivo durano in carica cinque anni e possono essere rieletti.

Art. 17.

Il comitato direttivo:

a) delibera sull'indirizzo generale dell'attività dell'ente;

b) elabora in conformità a quanto disposto al numero 2) dell'articolo 9 il piano regolatore del porto;

c) approva il bilancio preventivo e le eventuali variazioni ed il conto consuntivo;

d) delibera il regolamento dell'ente;

e) delibera sulle spese preventivate in bilancio oltre i limiti della competenza attribuita al presidente;

f) delibera sui progetti di prestiti e di altre operazioni finanziarie;

g) approva il regolamento del personale e l'ordinamento interno dei servizi e degli uffici;

h) delibera il regolamento delle sezioni settoriali dell'ente;

i) nomina e revoca, a termini del regolamento, il direttore generale dell'ente;

l) nomina e revoca, a termini del regolamento, il personale tecnico e amministrativo;

m) nomina i rappresentanti dell'ente presso altri enti e organi;

n) delibera sui ricorsi alle autorità competenti;

o) autorizza il presidente a stare in giudizio e delibera sulle liti, sui procedimenti arbitrali e sulla nomina dei relativi arbitri, nonchè sulle controversie con altre amministrazioni;

p) delibera sulle modalità delle gestioni di cui al precedente articolo 9 e sulla manutenzione delle opere e degli impianti affidati all'ente;

q) delibera sulle concessioni demaniali;

r) delibera sulle tariffe per i servizi di competenza dell'ente, nonchè sull'adozione e sulla misura delle eventuali soprattasse e tasse speciali portuali.

Art. 18.

Il comitato direttivo si riunisce in seduta ordinaria una volta ogni tre mesi su convocazione del presidente e in via straordinaria ogni qual volta egli lo ritenga opportuno o quando la convocazione venga richiesta da almeno un terzo dei membri del comitato direttivo.

Art. 19.

Il comitato esecutivo è costituito da:

- il presidente;
- il vice presidente;
- un rappresentante della Regione;
- un rappresentante delle Provincie;
- un rappresentante dei Comuni;
- tre rappresentanti dei sindacati più rappresentativi dei lavoratori portuali;
- un console delle compagnie portuali;
- un rappresentante dell'ente;
- un rappresentante degli utenti portuali.

Art. 20.

Il comitato esecutivo ha il compito di attuare le decisioni del comitato direttivo.

Il comitato esecutivo si riunisce in seduta ordinaria una volta al mese e in seduta straordinaria ogni qual volta il presidente lo ritenga necessario o quando la convocazione venga richiesta da almeno un terzo dei suoi componenti.

Art. 21.

L'ente portuale è strutturato nelle seguenti sezioni settoriali:

- sezione programmazione ed esecuzione opere ed impianti;
- sezione gestione;
- sezione lavoro portuale.

Le sezioni settoriali hanno il compito di esaminare i problemi ad esse inerenti e, nei limiti delle loro competenze, attuarne le soluzioni, tenendo conto dell'indirizzo generale dell'ente, di formulare e presentare proposte per la discussione e l'approvazione del comitato direttivo dell'ente.

I compiti specifici, la composizione ed il funzionamento delle sezioni settoriali saranno previsti dal regolamento apposito deliberato dal comitato direttivo, secondo i criteri qui di seguito enunciati:

1) la sezione programmazione e costruzione opere e impianti avrà il compito di studiare e proporre al comitato direttivo il progetto del piano regolatore portuale e provvedimenti atti a favorire l'incremento dei traffici nel porto, progetti di massima per nuove opere e impianti, progetti esecutivi di tutti i lavori, modalità e ordine della loro esecuzione, e di sovrintendere alla realizzazione dei progetti approvati dal comitato direttivo;

2) la sezione gestione avrà il compito di predisporre il bilancio preventivo ed i conti consuntivi da sottoporre al comitato direttivo; deliberare, nei limiti del bilancio, sulle spese di importo fino a lire 5 milioni; deliberare sui capitolati di appalto di lavori e forniture di importo non superiore a lire 50 milioni e, quando l'appalto è conferito a licitazione privata, di approvare i risultati delle gare di appalto e di forniture; di vigi-

lare su tutti i servizi dell'ente e, nei casi di urgenza, qualora non sia possibile convocare il comitato direttivo, di adottare le decisioni di spettanza del comitato stesso, salva la ratifica di questo non oltre quindici giorni dalla data della decisione;

3) la sezione lavoro portuale dovrà esplicitare i compiti indicati al numero 12) dell'articolo 9 e proporre al comitato direttivo dell'ente provvedimenti inerenti l'ordinamento del lavoro portuale, lo svolgimento della meccanizzazione delle attività, l'organizzazione e la programmazione del ciclo delle operazioni portuali, la qualificazione delle maestranze, la prevenzione delle malattie professionali e degli infortuni e la tutela dell'integrità fisica dei lavoratori.

Ogni sezione settoriale avrà un suo presidente, designato dal comitato direttivo, e un comitato composto da membri scelti in seno al comitato direttivo stesso ad eccezione della sezione lavoro portuale che dovrà essere composta da:

il presidente della sezione designato dal comitato direttivo;

tre rappresentanti degli utenti e operatori portuali designati dalle rispettive associazioni;

il direttore dell'ente o un suo rappresentante;

tre rappresentanti dei sindacati più rappresentativi dei lavoratori portuali;

tre lavoratori portuali designati dai sindacati;

tre rappresentanti dei dipendenti dell'ente portuale designati dai sindacati;

il presidente del comitato consultivo di cui al successivo articolo 24;

un rappresentante della Regione;

un rappresentante dei Comuni;

un rappresentante del Ministero del lavoro e della previdenza sociale.

Art. 22.

In ogni ente portuale è istituita una conferenza annuale di produzione.

La conferenza è costituita dai delegati eletti dai lavoratori che operano nell'ambito portuale.

Art. 23.

La conferenza di produzione discute una relazione del presidente dell'ente portuale sull'andamento produttivo e organizzativo del porto e in particolare sulle seguenti materie:

a) indirizzi produttivi del porto, programmi di produzione e di investimento in relazione ai programmi dell'ente;

b) utilizzazione degli impianti, ambiente di lavoro, organici aziendali.

Art. 24.

È costituito un comitato consultivo eletto dalle conferenze di produzione annuali secondo le norme fissate dal regolamento.

Il comitato consultivo dura in carica un anno. Esso ha facoltà di richiedere al comitato esecutivo e al presidente dell'ente portuale informazioni sull'andamento produttivo dell'ente, sulla organizzazione aziendale, sui programmi di produzione. Il comitato consultivo esprime il proprio parere sulla relazione del presidente al comitato direttivo e il parere viene comunicato al comitato direttivo medesimo.

Il comitato consultivo ha facoltà di avanzare proposte e suggerimenti nelle materie di cui al precedente comma.

Art. 25.

La sezione territoriale di cui al secondo comma dell'articolo 8 della presente legge è diretta da un comitato di gestione composto da:

il presidente del comitato eletto dalla Regione;

un rappresentante della Regione;

un rappresentante della Provincia;

tre rappresentanti del Comune (due della maggioranza e uno della minoranza);

tre rappresentanti dei sindacati dei lavoratori portuali più rappresentativi su scala nazionale;

tre rappresentanti degli operatori portuali designati dalle rispettive associazioni di categoria.

Art. 26.

I porti di seconda e terza classe della seconda categoria, la cui gestione non è unificata in ente portuale secondo le disposizioni del precedente articolo 8, sono diretti da un comitato di gestione composto secondo le disposizioni del precedente articolo 25.

Ai suddetti comitati di gestione sono demandate tutte le attribuzioni previste per gli enti portuali dalla presente legge.

Art. 27.

La gestione dei porti marittimi turistici è affidata al Comune sul cui territorio si trovano, sotto la vigilanza della Regione.