

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori VALLAURI e GARLATO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 25 NOVEMBRE 1965

Istituzione dell'Ente del porto di Trieste, ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 70 della legge costituzionale 31 gennaio 1963, n. 1

ONOREVOLI SENATORI. — L'ultimo comma dell'articolo 70 della legge costituzionale 31 gennaio 1963, n. 1, di approvazione dello statuto speciale per la Regione Friuli-Venezia Giulia prevede la istituzione, con legge della Repubblica, entro un anno dall'entrata in vigore dello statuto stesso, dell'Ente del Porto di Trieste. I termini sono ormai largamente superati e, pur considerando la loro natura ordinatoria, appare urgente dare attuazione alla previsione statutaria.

Tale urgenza, peraltro, non deriva tanto e solo dal superamento dei termini formali, quanto dalla acutezza e dalla gravità della condizione in cui viene a trovarsi il porto di Trieste, soprattutto nella difesa dei traffici esteri del Centro Europa, tradizionalmente in transito attraverso lo scalo giuliano. Ed in effetti la previsione dell'Ente del Porto di Trieste non è nata da una semplice esigenza di modificare gli ordinamenti portuali, ma dalla ben più sostanziale necessità di dotare l'emporio adriatico di uno strumento capace di affrontare la sempre più dura competizione con i porti esteri concorrenti nella acquisizione dei traffici di transito.

La fase di preparazione dello statuto speciale della Regione dimostra che le peculia-

rità proprie della condizione economica di Trieste avevano, in un primo tempo, suggerito addirittura la previsione di una autonomia provinciale per la città giuliana, entro il più vasto quadro dell'autonomia regionale.

Ma un esame più approfondito dei problemi reali della città e della loro effettiva dimensione aveva dimostrato che questa formula sarebbe risultata di difficile attuazione e di dubbia efficacia. Si è ricorsi allora ad un altro metodo per affrontare nello statuto speciale della Regione Friuli-Venezia Giulia i particolari problemi di Trieste, prevedendo all'articolo 70 due congegni fondamentali:

- 1) la conservazione dello speciale contributo finanziario dello Stato per le esigenze della città, consolidato per 10 esercizi ed amministrato su parere conforme di una speciale Commissione rappresentativa delle forze locali;

- 2) la istituzione dell'Ente del Porto.

Quella autonomia provinciale che Trieste invocava nel quadro regionale veniva così ad assumere forma pratica ed articolazione specifica adeguata ai singoli aspetti della economia cittadina.

FUNZIONE UNICA DI TRIESTE
FRA I PORTI ITALIANI.

Il contenuto dell'Ente del Porto è, dunque, chiaramente sostanziale anche sotto il profilo economico e finanziario; chè in caso diverso non si spiegherebbe una esplicita norma inserita in una legge costituzionale per la ordinaria istituzione di un normale ente portuale.

Il porto di Trieste infatti è un porto che svolge in Italia una funzione unica, quella cioè di essere un punto di appoggio per le merci di transito dall'estero per l'estero. Si tratta di uno scalo che presta, in misura elevatissima, i suoi servizi per l'estero (Austria, Cecoslovacchia, Ungheria, Germania Meridionale, eccetera) con una non trascurabile incidenza sulla bilancia dei pagamenti.

Conviene soffermarsi, precisandola nei termini statistici ed economici, su questa funzione transitoria che rende il porto di Trieste soggetto ed oggetto di concorrenza solo con scali esteri e non con porti nazionali. Il traffico ferroviario e autostradale complessivo (merci in entrata e in uscita) esclusivamente da e per l'estero dei porti italiani ha raggiunto nell'anno 1963 il volume di tonnellate 2.283.253. Ben 1.851.862, cioè l'81,1 per cento di tale traffico di transito (solo e sempre « estero per estero ») è passato attraverso Trieste. In percentuale, dunque, il servizio prestato nel 1963 dai porti italiani per il traffico in parola si suddivide come segue: Trieste 81,1 per cento; Genova (267.160 tonnellate) 11,7 per cento; altri porti (164.231 tonnellate) 7,2 per cento; come è illustrato dalla tabella 1.

TABELLA 1.

*Traffico dei porti italiani
con il retroterra estero nell'anno 1963.*

Porti	Tonnellate	Percentuale
Totale	2.283.253	100,0
di cui:		
Trieste	1.851.862	81,1
Genova	267.160	11,7
Altri porti	164.231	7,2

Ma questa funzione di Trieste quale scalo di transito per le merci dall'estero per l'estero è duramente insidiata da una serie di porti concorrenti, quali quelli gestiti dalla Jugoslavia, Fiume e Capodistria, e quelli della Germania Federale, Amburgo e Brema. La competizione per acquisire i traffici centro-europei non è nuova e presenta, anzi, aspetti tradizionali sotto il profilo storico; ma essa si svolge oggi in condizioni assolutamente e profondamente mutate rispetto al periodo precedente l'ultimo conflitto mondiale.

DANNI PER LE MODIFICHE POSTBELLICHE
E LA DURISSIMA CONCORRENZA ESTERA.

Per comprendere la gravità della condizione in cui è chiamato ad operare il porto di Trieste, è indispensabile rilevare questi elementi nuovi, tutti convergenti nel danneggiare lo scalo giuliano:

1) la rottura del tradizionale retroterra in due blocchi separati, uno occidentale ed uno orientale;

2) il passaggio alla Jugoslavia di territori già italiani e il formarsi in essi di porti fortemente rivali di Trieste;

3) le condizioni di particolare agevolazione in cui operano gli scali concorrenti: quelli tedeschi di Amburgo e Brema, grazie alle speciali tariffe ferroviarie consentite alla Germania federale dall'articolo 82 del trattato di Roma; quelli di Fiume e Capodistria con l'applicazione di tariffe politiche, con l'adozione di vistosi premi e con un costo del lavoro portuale molto più basso (oltre il 50 per cento) di quello dei porti italiani.

Orbene, se si tiene conto che già prima del verificarsi di questi fenomeni il problema della competitività di Trieste nell'acquisizione dei traffici centro-europei era acuto e costituiva una costante preoccupazione dello Stato italiano (come più avanti documenteremo), appare evidente la pesantezza della nuova situazione in cui il porto adriatico è venuto a trovarsi dopo l'ultimo conflitto.

È opportuno soffermarsi su alcune valutazioni storiche e su alcune risultanze economiche relative a questi due periodi.

LEGISLATURA IV - 1963-65 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

I PROVVEDIMENTI DELLO STATO
NEL PERIODO TRA LE DUE GUERRE E DOPO IL 1954.

Dopo l'annessione all'Italia di Trieste e di Fiume nel 1918, l'Italia, allo scopo di tutelare i transiti europei attraverso questi due porti e di fronteggiare la concorrenza non sempre ortodossa di Amburgo e di Brema, promosse una serie di convegni italo-germanici (Amburgo 1928, Monaco 1928 e Firenze 1934). I tentativi per dar vita ad accordi efficaci non furono positivi e lo Stato italiano dovette emanare un apposito provvedimento legislativo (regio decreto-legge 16 maggio

1935, n. 788) con il quale venne costituita una Commissione per la difesa dei traffici di Trieste e di Fiume, con una specifica dotazione finanziaria destinata a sovvenzionare i traffici minacciati dai concorrenti del Nord. Diverso effetto non ebbe, dopo l'*Anschluss* dell'Austria alla Germania, una conferenza italo-tedesca del maggio 1938 a Berlino.

I mezzi finanziari messi a disposizione della speciale Commissione creata dal regio decreto-legge n. 788 del 1935, suddivisi tra l'azienda portuale di Trieste e quella di Fiume (nella misura rispettivamente del 75 per cento e del 25 per cento), risultarono nei vari esercizi i seguenti:

ESERCIZIO	Lire	(Coefficiente)	Lire 1963
1935-36	3.824.000	(103.7877)	396.884.164
1936-37	5.500.000	(96.4992)	530.745.600
1937-38	9.985.000	(88.1566)	880.243.651
1937-38 (bis)	9.985.000	(88.1566)	880.243.651
1938-39	10.000.000	(81.8700)	818.700.000

Lo Stato italiano, nel quinquennio antecedente l'ultimo conflitto mondiale, stanziò dunque a difesa dei traffici attraverso Trieste e Fiume la somma di lire 39.304.000 pari a 3.506.817.066 lire 1963. E ciò, *in un periodo nel quale la competizione di Trieste era limitata ai soli porti germanici, e non estesa, come avviene attualmente, ai porti concorrenti della Jugoslavia.*

Del resto una analisi accurata delle sovvenzioni al porto di Trieste, estesa nel tempo dal 1900 al 1965 dimostra che questo sostegno ha costituito la regola di tutte le amministrazioni e di tutte le epoche. Si pensi che già l'Impero austro-ungarico si è trovato nella necessità di sostenere finanziariamente l'azienda portuale di Trieste, evidentemente fin da allora per contenere la concorrenza germanica. Nell'esercizio finanziario 1911, ad esempio, si registra una erogazione di corone 950.337,38 pari a 359.080.000 lire italiane 1963. Dopo la redenzione, lo Stato italiano per l'esercizio 1920 ha erogato per la stessa necessità l'importo di lire 8.843.597 pari a 1.174.600.000 lire 1963.

Nel 1953 la speciale Commissione è stata ricostituita ed ha operato con dotazione fi-

nanziaria a carico del « bilancio » di Trieste. In un decennio, gli stanziamenti erogati a questo specifico fine sono ammontati a lire 3 miliardi e 545 milioni. Inoltre, dal Fondo per le speciali occorrenze del territorio di Trieste, il Commissariato generale del Governo, ha contribuito con somme rilevanti ad integrare totalmente o parzialmente il disavanzo di gestione dell'azienda portuale. L'ammontare di questa partita nel decennio 1954-1964 è stato pari a lire 8.081.909.733 con una media annuale di lire 808.190.977.

Su tale disavanzo, peraltro, è fondamentale evitare ogni impropria valutazione ed ogni interpretazione inesatta. Esso è dovuto in grandissima parte alla permanente esigenza economica di fondo del porto triestino: quella di non soccombere nella competizione per l'acquisizione dei traffici di transito e conseguentemente di non poter adeguare le proprie tariffe ai costi crescenti dei servizi. Ogni aumento tariffario, infatti, si traduce in una quasi automatica diversione dei traffici esteri verso i porti nordici o verso quelli di Fiume e di Capodistria.

Da questo complesso panorama risulta evidente che il sostegno dello Stato al porto

LEGISLATURA IV - 1963-65 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

di Trieste per conservare la sua funzione transitaria, e quindi di strumento della intera economia nazionale, è stato di entità certamente rilevante anche dopo l'ultimo conflitto.

UNA SERIE DI RAFFRONTI SIGNIFICATIVI
FRA TRIESTE E I PORTI ITALIANI ED EUROPEI.

Ma le nuove condizioni negative, cui si è accennato in precedenza (rottura dell'entroterra, passaggio di territori italiani alla Jugoslavia con nascita del porto rivale di Fiume, agevolazioni della stessa Fiume, di Amburgo e di Brema) impongono l'adozione di misure organiche e adeguate alla condizione risultante dalle modifiche apportate dal secondo conflitto mondiale; misure che si riferiscono sia al campo delle infrastrutture e delle comunicazioni che a quello tariffario, al fine di porre Trieste al livello della attuale competizione.

Prima di indicare però queste misure, soprattutto nel settore tariffario-portuale, al quale il presente disegno di legge si riferisce, è bene prendere atto con l'esattezza dei dati statistici delle condizioni in cui versa oggi il porto di Trieste.

Primo. — Raffronto degli indici di incremento dei traffici tra Trieste e i porti nazionali (vedi tabella n. 2).

Nel decennio 1955-1964 il volume globale del traffico in tutti i porti italiani è passato da 65.520.000 tonnellate del 1955 a 160 milioni e 691 mila tonnellate del 1964, con un incremento del 145,2 per cento. Nello stesso decennio il volume globale del traffico attraverso il porto di Trieste è passato da tonnellate 4.875.000 del 1955 a tonnellate 5.342.000 del 1964 con un incremento del 9,6 per cento. Questa diversità di incremento emergerebbe con maggior evidenza in un arco di tempo più vasto e prendendo ad esempio il raffronto tra il porto di Genova e quello di Trieste. Genova dai 5 milioni di tonnellate del 1901 è salita ai 32.301.000 tonnellate del 1964. Trieste dai 2,5 milioni di tonnellate del 1900 è arrivata appena ai 5.300.000 tonnellate del 1964. È evidente che, mentre tutti gli altri porti italiani registrano un aumento del traffico proporzionato alla espansione economica del proprio retroterra nazionale, Trieste — che di questo retroterra è totalmente priva, e quindi mancante di un consistente apporto di traffici nazionali — deve contare in grandissima parte sul movimento dei transiti esteri (il 70 per cento del movimento portuale dei « punti franchi » riguarda traffico di transito estero), costantemente insidiato dagli altri porti esteri.

TABELLA 2

Indici di incremento dei traffici nei porti nazionali dal 1954 al 1964

	Movimento merci nell'anno		Indice incremento %	
	1955	1964		
	Tonnellate			
TOTALE	65.520.000	160.691.000	+	145.2
di cui:				
Genova	12.054.000	32.301.000	+	168.0
Napoli	8.311.000	13.347.000	+	60.6
Venezia	6.704.000	14.384.000	+	114.6
Savona	4.547.000	6.911.000	+	52.0
Livorno	4.090.000	6.517.000	+	59.3
La Spezia	4.055.000	8.568.000	+	111.3
Bari	3.035.000	4.434.000	+	46.1
Augusta	2.675.000	19.892.000	+	643.6
Ancona	1.525.000	4.432.000	+	190.6
Ravenna	1.092.000	8.108.000	+	642.5
Trieste	4.875.000	5.342.000	+	9.6
Altri porti nazionali	12.557.000	36.455.000	+	190.3

LEGISLATURA IV - 1963-65 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Secondo. — Raffronto degli indici di incremento dei traffici tra Trieste e i porti europei concorrenti (vedi tabella n. 3).

Sempre nel decennio 1955-1964 il volume dei traffici per Trieste (come già ricordato) è passato da un totale di tonnellate 4.875.000 del 1955 a tonnellate 5.342.000 nel 1964 con un incremento del 9,6 per cento. Il volume di Brema è passato da 12.022.000 tonnellate

(1955) a 15.768.100 tonnellate (1964) con un incremento del 31,2 per cento; quello di Amburgo da 23.969.000 tonnellate (1955) a 35.418.000 tonnellate (1964) con un aumento del 47,8 per cento. Quello di Fiume da 3.557.000 tonnellate (1955) a 6 milioni di tonnellate (1964) con un incremento del 68,7 per cento; quello di Capodistria irrilevante nel 1955 ha toccato le 600 mila tonnellate (1964).

TABELLA 3

Raffronto degli indici di incremento dei traffici fra Trieste e alcuni porti europei.

PORTI EUROPEI	Movimento merci nell'anno		Indice incremento %
	1955	1964	
	Tonnellate		
Amsterdam	7.760.000	14.727.000	+ 89.8
Rotterdam	66.215.000	113.606.000	+ 71.6
Anversa	32.075.000	52.000.000	+ 62.1
<u>Amburgo</u>	23.969.000	35.418.000	+ 47.8
<u>Brema</u>	12.022.000	15.768.000	+ 31.2
Marsiglia e annessi	18.157.000	35.829.000	+ 97.3
<u>Fiume</u>	3.557.000	6.000.000	+ 68.7
<u>Capodistria</u>	—	600.000	+ 100.0
Trieste	4.875.000	5.342.000	+ 9.6

N. B. — Sottolineati i porti direttamente concorrenti con Trieste per i traffici di transito centro-europei.

Terzo. — Raffronto degli indici riguardanti i traffici internazionali fra Trieste e i porti di Fiume e Capodistria (vedi tabella n. 4).

È questa la comparazione più significativa e pertinente alla situazione di Trieste, trattandosi di quei traffici internazionali che caratterizzano la funzione del porto giuliano e che ne costituiscono la reale sostanza economica. Sempre nel decennio 1955-1964 il volume dei traffici internazionali attraverso Trieste è passato da 2.796.000 tonnellate (1955) a 1.788.190 (1964) con una diminuzione del 36,1 per cento! Per Fiume inve-

ce si passa da 632.194 tonnellate (1955) a 2.140.473 tonnellate (1964) con un aumento del 338,6 per cento. Nel 1953 Fiume era appena a 38.444 tonnellate: in 10 anni si è verificato un aumento del 5.634 per cento! Per Capodistria da quota zero (non classificata per i traffici internazionali nel 1954) a 122.612 tonnellate (1964) con un aumento del 100 per cento. La tabella rende evidente il declino di Trieste, che non riesce a creare nuovi traffici di transito e non può arrestare la trasfusione di quelli propri verso il porto di Fiume.

TABELLA 4

Raffronto degli indici riguardanti i traffici internazionali fra Trieste e i porti di Fiume e Capodistria.

PORTI	Traffico di transito col retroterra estero anni		Differenza %
	1955	1964	
	Tonnellate		
Trieste	2.796.975	1.788.190	— 36.1
Fiume	632.194	2.140.473	+ 338.6
Capodistria	—	122.612	+ 100.0

IL CONTROVALORE ATTIVO DEGLI INTROITI DI VALUTA ESTERA DERIVANTI DAI TRAFFICI DI TRANSITO ATTRAVERSO IL PORTO DI TRIESTE.

Tutto il discorso sin qui fatto si è necessariamente riferito agli oneri di un porto, come quello di Trieste, collocato dalla sua posizione geopolitica a competere con altri porti per l'acquisizione di traffici provenienti dall'estero e diretti verso l'estero. Oneri, come si è visto di incentivazione diretta ed oneri provocati dalla indispensabile applicazione di tariffe « politiche ». Ma sarebbe un grosso errore ritenere che il discorso economico coincida con quello del disavanzo amministrativo riscontrabile nella gestione dell'azienda portuale. Il porto è, sul piano economico, un servizio che va bene al di là del riferimento amministrativo e, nel caso di Trieste, diventa uno strumento dello Stato per l'esportazione dei propri servizi in favore di operatori esteri. Si tratta pertanto di un mezzo che incide (e vedremo in quali termini) sulla bilancia dei pagamenti del Paese.

Una corretta indagine economica, soprattutto se inserita in una visione programmatica, non può fermarsi al quadro amministrativo formalmente visibile nel bilancio dello Stato o della azienda portuale in parola. Questa indagine va estesa alla partita

attiva, cioè al gettito di valuta estera derivante dai traffici di transito. Ed è evidentemente questa partita attiva, invisibile, ma reale, a determinare una competizione così serrata e costosa nella acquisizione dei traffici di transito. Altrimenti, una gara in pura perdita, per mere ragioni di prestigio o di statistica non troverebbe certo razionale spiegazione.

Conviene qui ricordare ancora che il volume globale del traffico di transito (cioè esclusivamente del traffico proveniente dall'estero e diretto all'estero) dei porti italiani è stato — con riferimento all'anno 1963 — di 2.283.253 tonnellate. Di questo, un volume di tonnellate 1.851.862, pari all'81,1 per cento, è transitato attraverso il porto di Trieste. Se si vuol stabilire una media per un decennio come quello considerato del volume di traffico di transito puro, via Trieste, si può far riferimento a circa un milione e 800 mila tonnellate. Per questo traffico l'operatore estero deve sostenere totalmente a suo carico le spese derivanti da noli ferroviari su percorso italiano, noli marittimi su navi italiane, « spese di piazza » (diritti dell'azienda portuale, intermediazioni delle case di spedizione, spese per raddoppi, carenaggi e riparazioni navi, bunkeraggi e varie di navi estere in aziende italiane, spese bancarie, eccetera).

IL CALCOLO DI UNA INDAGINE ATTENDIBILE:
INTROITI PER CIRCA 27 MILIARDI E MEZZO
ALL'ANNO.

Un'indagine circa gli introiti di valuta estera derivanti da queste attività del porto commerciale di Trieste è certamente solo approssimativa; tuttavia sulla media stabilita di un milione e 800 mila tonnellate essa è stata effettuata con sufficiente aderenza alla realtà. E ciò escludendo rigorosamente ogni traffico con il locale porto industriale e ogni movimento anche in sola esportazione o importazione da o verso il territorio nazionale. Raggruppando le tariffe e le distanze dei vari percorsi in medie generali, e trascurando la quota di traffico che si avvale di automezzi, si può effettuare questo calcolo. Gli introiti derivanti alle Ferrovie dello Stato ammontano all'incirca a lire un miliardo e 620 milioni. Sempre con una prudente elaborazione di medie, il calcolo può essere esteso anche ai trasporti marittimi, esclusivamente per quelli di merci estere su navi nazionali. Calcolate tali medie sul complesso del naviglio, del tonnellaggio e delle tariffe per tonnellata e percorrenza sul mare, il calcolo — limitato questa volta solo a 1.260.000 tonnellate — fa ammontare l'acquisizione di valuta estera per servizi marittimi a lire 11 miliardi e 970 milioni. Per le spese di piazza il conteggio si presenta più preciso e il risultato della indagine fa ammontare tali introiti ad un valore di circa 4 miliardi e 348 milioni. Altri 9 miliardi e 530 milioni di introito di valuta estera per prestazione di servizi portuali ad operatori esteri, possono essere calcolati per le spese di ancoraggio e simili, per gli incassi delle compagnie portuali, per le spese delle compagnie di navigazione estera nei raddoppi, carenaggi e riparazioni nel porto di Trieste, per le spese di bunkeraggi, forniture di bordo, eccetera, per le spese bancarie e assicurative. Un riepilogo totale di questi introiti, fatto — lo si ripete — su medie prudenti e attraverso indagini molto approfondite, porta il totale compless-

sivo degli introiti di valuta estera derivanti dalle attività del porto commerciale di Trieste a circa 27 miliardi e mezzo annui.

È questa dunque la partita attiva, di indiscutibile consistenza economica, che costituisce il controvalore del sostegno dello Stato ad un porto impegnato nella competizione per l'acquisizione dei traffici di transito e colloca la funzione svolta dal porto di Trieste con la « esportazione dei servizi portuali » nel quadro proprio della bilancia dei pagamenti del nostro Paese.

L'Ente del porto che si va a istituire deve perciò possedere strumenti tali da poter operare con visione imprenditoriale e capacità di iniziativa nella competizione internazionale.

IL CAPITOLO DELLE INFRASTRUTTURE.

Si è parlato di una serie di misure organiche. Esse si riferiscono ovviamente non solo alla politica tariffaria, ma anche alle attrezzature, alla celerità delle operazioni, alla modernità dei mezzi, all'adeguamento dell'organizzazione portuale, alla dotazione di una efficiente rete di comunicazioni stradali, ferroviarie e marittime. Pur limitandosi il presente disegno di legge a considerare il primo aspetto, cioè quello relativo all'Ente in quanto tale e alla sua capacità di operare con una elastica ed adeguata politica tariffaria, non possiamo non soffermarci con rapidissima sintesi anche sul capitolo delle infrastrutture, la cui realizzazione appare urgente per dare al porto di Trieste e alla intera Regione Friuli-Venezia Giulia un efficiente sistema di collegamenti.

Nel settore delle comunicazioni stradali, mentre è in corso di esecuzione l'autostrada Trieste-Palmanova-Mestre, con diramazione per Udine, è necessario prevedere con assoluta priorità la costruzione dell'autostrada Udine-Tarvisio per superare lo sbarramento delle Alpi. Questa completerà l'asse orizzontale Venezia-Trieste, innestando tutto il nostro sistema autostradale nord-orientale in

quello ausriaco e del Centro Europa (Tarvisio-Vienna), come del resto è previsto dai tracciati della « E-7 » e della « E-14 » della Convenzione di Ginevra del 1950. Il tradizionale retroterra economico europeo di Trieste, avrà solo così una via di scorrimento che contribuirà a riportarne la naturale gravitazione sul porto adriatico.

Nel settore ferroviario è urgente provvedere al completamento della galleria di circonvallazione ferroviaria in corso di costruzione a Trieste per collegare il porto nuovo con la linea principale; al raddoppio del tratto Quarto d'Altino-Cervignano sulla stessa linea Trieste-Venezia; ed è necessario prevedere nei piani di sviluppo il raddoppio della Pontebbana.

Anche le attrezzature portuali presentano esigenze indilazionabili. Le previsioni ufficiali formulate dagli organi periferici dello Stato e dalla azienda portuale per la realizzazione delle opere urgenti e indispensabili alla sistemazione del porto di Trieste nel quadro del piano dei porti italiani, suddivise in tre ordini di priorità, ammontano complessivamente a lire 22 miliardi e 400 milioni.

Un capitolo a sè, è inoltre quello delle linee marittime. Dopo la soddisfacente ed equilibrata revisione dei capolinea passeggeri delle società di preminente interesse nazionale, con l'assegnazione della motonave *Colombo* per il Nord America e la restituzione all'Adriatico della linea per l'Estremo Oriente con le motonavi *Asia* e *Victoria*; un attento riesame richiede il settore delle linee commerciali regolari.

UNA ADEGUATA POLITICA TARIFFARIA PER FRONTEGGIARE LA CONCORRENZA.

Si è voluto ricordare brevemente il capitolo delle infrastrutture, per sottolineare come le soluzioni dei problemi del porto di Trieste siano anche da esso condizionate; e come, pertanto, lo stesso piano quinquennale presentato dal Governo debba tenerne debitamente conto.

Ma con il presente disegno di legge, come si è più volte rilevato, si intende mettere il

nuovo Ente in condizione di dare un più equilibrato assetto al porto di Trieste e di poter competere con gli scali concorrenti dell'estero.

Le condizioni per realizzare questo obiettivo possono così riassumersi:

1) utilizzo della dotazione finanziaria richiesta per il ciclo quinquennale corrispondente al piano nazionale, per alimentare il traffico estero mediante una efficace politica tariffaria fondata: *a)* su speciali convenzioni con organi e autorità centrali per agevolazioni nei trasporti ferroviari stradali e aerei nell'interesse del porto di Trieste; *b)* parziali revisioni tariffarie per taluni settori merceologici; *c)* adeguamento del fondo incremento traffici. Tale politica non può essere ritenuta contrastante con il Trattato di Roma. Se, infatti, condizioni esplicite di favore sono previste dall'articolo 82 del Trattato per i porti tedeschi ai quali la guerra ha causato danni per la riduzione dell'entroterra a causa della modifica dei confini, l'Italia può con assoluta fondatezza invocare l'articolo 80 (previsione di altri casi analoghi) a favore di Trieste e collocare in questo quadro le misure adottate;

2) risanamento della gestione portuale anche mediante l'alleviamento degli oneri ferroportuali, il gettito sia pure modesto delle nuove entrate previste dal disegno di legge (concessioni, eccetera), la capacità di contrarre mutui e di effettuare altre operazioni finanziarie, oggi impedita dal carattere di pura gestione di servizi proprio dell'attuale azienda dei « Magazzini generali »;

3) aumento dell'incidenza del traffico nazionale sul volume globale, al fine di avere una maggior base di stabilità (ciò potrà avvenire con il miglioramento, in corso, delle comunicazioni interne).

Onorevoli colleghi! Noi siamo certi che, in un arco di tempo non lungo, e già dopo il primo quinquennio, sia la gestione dell'Ente del Porto di Trieste, che il gettito determinato dai traffici di transito a favore della nostra bilancia dei pagamenti, daranno la visione esatta del corrispettivo economico al sostegno finanziario richiesto allo Stato.

LA STRUTTURA DEL NUOVO ENTE DEL PORTO
E LE MISURE FINANZIARIE RICHIESTE.

Onorevoli colleghi! Nel configurare l'Ente del Porto, il presente disegno di legge ha voluto da un lato attenersi ad alcuni lineamenti-tipo previsti per tali enti; dall'altro adeguare questi lineamenti alla particolare condizione di Trieste, che estesamente abbiamo sentito il dovere di descrivere.

È stata prevista una circoscrizione dell'Ente che comprenda, oltre al porto commerciale, anche l'area del porto industriale, dando una unica cornice giuridica a tutto il complesso « porto-industria costiera » esistente a Trieste e assorbendo nell'Ente gli attuali Magazzini generali e l'Ente del Porto industriale. Questa soluzione è stata suggerita dalla sempre e più stretta connessione economica tra porto e industria, quale emerge chiaramente dalle più moderne realtà di numerose « zone industriali ».

Per ragioni di organicità economica e giuridica, si è così recepito nel disegno di legge l'intero ordinamento riguardante le agevolazioni in atto per l'industrializzazione di Trieste, nonchè tutti i provvedimenti concernenti il porto industriale, prorogandone l'efficacia.

L'articolo 3 fissa le attribuzioni conferite all'Ente così configurato, ponendo tutte le spese per le opere portuali interamente a carico dello Stato, così come gli oneri derivanti dall'esercizio ferroviario nel recinto portuale.

Particolare ampiezza si è voluto dare alla rappresentanza delle Amministrazioni dello Stato, della Regione, degli Enti locali e delle categorie interessate nel massimo organo dell'Ente. Ma, al tempo stesso, ragioni di funzionalità operativa e di rapidità hanno suggerito di creare un Comitato direttivo ispirato alla massima snellezza (articoli 5-12).

Per quanto attiene la materia dell'ordinamento del lavoro portuale, l'articolo 12 prevede l'istituzione e la composizione di una speciale « Sezione del lavoro portuale ».

L'articolo 4 prevede la serie di proventi attribuiti all'Ente per la formazione delle

sue entrate. Il controllo di legittimità sugli atti dell'Ente è esercitato dal Ministero della marina mercantile (articolo 13); mentre alcune delibere di particolare natura sono soggette all'approvazione dello stesso Ministero.

Al regolamento del nuovo Ente è rinviata la formulazione dell'organico per il personale, fatti ovviamente salvi i diritti acquisiti dai dipendenti dei Magazzini generali e dell'Ente porto industriale (articolo 25).

Le disposizioni finali e transitorie si riferiscono infine alle esigenze economico-finanziarie ampiamente descritte nella presente relazione. Un esame dettagliato degli oneri di questi anni riferentisi al *deficit* di gestione dell'azienda dei Magazzini generali; al fondo incremento traffici e alla esigenza di un suo adeguamento; ai contributi erogati dal Commissariato generale del Governo per rinnovo di impianti e di attrezzature dell'azienda stessa, eccetera, porta alla conclusione che un adeguato sostegno straordinario per il rilancio del porto di Trieste nella competizione con l'estero non possa essere inferiore, nel quinquennio 1966-1970, alla cifra di 4 miliardi e mezzo annui. Tale provvidenza ha per fondamento la stessa motivazione adottata in altra, pur meno preoccupante, epoca dal regio decreto-legge 16 maggio 1935, n. 788, e dal suo regolamento del 27 agosto 1935, e cioè la « necessità urgente e assoluta di provvedimenti destinati ad acquisire al porto di Trieste il traffico del suo entroterra straniero avviato a porti stranieri per effetto di misure adottate all'estero ».

Infine è indispensabile risolvere il grave problema del disavanzo non coperto, negli ultimi quattro esercizi, dell'azienda dei Magazzini generali e che all'atto del consuntivo dell'esercizio 1964-65 amonta a lire un miliardo 500 milioni.

Onorevoli colleghi! Con la istituzione del nuovo Ente e con lo sforzo richiesto allo Stato per far sì che il porto di Trieste sia un elemento attivo per la bilancia dei pagamenti, resistendo validamente alla concorrenza nel settore dei traffici di transito, la città adriatica ha una sola ambizione: quel-

la di inserirsi in modo completo e attivo nel quadro dell'economia nazionale e di svolgere, non solo per se stessa, ma per tutto il Paese, una valida funzione di intermediazione verso altri mondi. Questa funzione è stata messa in difficoltà dalle circostanze storiche e dalle conseguenze belliche e post-belliche; ma non è stata cancellata, nè può esserlo, dalla realtà economica. Se — come è augurio comune — gli orizzonti della pace

non saranno turbati; se procederà l'integrazione europea e si svilupperanno rapporti particolarmente intensi con i Paesi di nuova indipendenza; allora la funzione di Trieste riprenderà, con nuove forme, lo splendore di un tempo.

E con questo auspicio, onorevoli colleghi, che abbiamo l'onore di sollecitare dalla vostra sensibilità e comprensione l'approvazione del presente disegno di legge.

DISEGNO DI LEGGE

TITOLO I.

DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1.

Denominazione e natura dell'Ente.

È costituito l'Ente autonomo del porto di Trieste, con sede legale ed amministrativa in Trieste.

L'Ente ha personalità giuridica pubblica.

Art. 2.

Circoscrizione.

La circoscrizione dell'Ente comprende tutta la zona di demanio marittimo, che va da Punta Sottile a Barcola, e si estende a tutto il comprensorio del Porto industriale di Trieste.

Art. 3.

Attribuzioni.

L'Ente ha il compito di:

1) studiare, promuovere ed adottare i provvedimenti atti a favorire lo sviluppo dei traffici nel porto di Trieste, nonchè lo sviluppo commerciale ed industriale dell'entroterra in relazione ai detti traffici;

2) amministrare i fondi ed i proventi assegnatigli;

3) amministrare, nell'ambito della propria circoscrizione, i beni del demanio marittimo, compresi gli spazi acquei, con la osservanza delle disposizioni del Codice della navigazione e del relativo Regolamento;

4) disciplinare il lavoro nell'ambito del porto, col potere di determinare le tariffe

nei confronti degli imprenditori, degli intermediari e dei lavoratori;

5) provvedere, a seguito di apposita convenzione da stipulare col Ministero dei lavori pubblici, all'esecuzione di nuove opere ed all'installazione di nuove attrezzature; alla manutenzione ordinaria e straordinaria di quelle esistenti; ai servizi idrici, di pulizia e di illuminazione del porto;

6) provvedere agli impianti ferroviari nell'ambito della circoscrizione, compresa la manutenzione e l'esercizio ferroviario;

7) provvedere per la gestione dei mezzi meccanici per l'imbarco, lo sbarco ed il movimento in genere delle merci, per la gestione della stazione marittima passeggeri;

8) provvedere all'esercizio dei magazzini per deposito merci, anche se in regime di depositi franchi e di magazzini generali del porto di Trieste, sotto l'osservanza delle leggi doganali e marittime;

9) raccogliere, elaborare e pubblicare dati e notizie concernenti la vita ed il movimento economico del porto;

10) provvedere alle spese necessarie per il disimpegno delle attribuzioni sopraindicate, escluse quelle per le nuove costruzioni ed attrezzature, per la manutenzione straordinaria delle opere e degli impianti, per l'illuminazione delle rive e delle banchine, per la manutenzione e pulizia delle strade e dei piazzali, che restano a carico dell'Amministrazione dei lavori pubblici, ed escluse altresì quelle relative all'esercizio ferroviario portuale, e cioè le operazioni di scalo, le manovre ferroviarie, la manutenzione e illuminazione degli impianti ferroviari, che vanno a carico dell'Amministrazione ferroviaria;

11) stipulare con le competenti autorità centrali particolari convenzioni per agevolazioni tariffarie nei trasporti di persone e cose per via ferroviaria, stradale e aerea, nell'interesse del porto di Trieste;

12) esercitare tutte le attribuzioni spettanti, alla data di entrata in vigore della presente legge, all'Ente del porto industriale di Trieste, ai sensi dell'Ordine 66 del 18 aprile 1953 del cessato Governo militare alleato e delle successive disposizioni dell'anzidetta

Autorità e del Commissario generale del Governo per il Territorio di Trieste;

13) esercitare tutte quelle ulteriori attribuzioni che, in base alle disposizioni vigenti alla data di entrata in vigore della presente legge, sono di competenza dell'Azienda portuale dei magazzini generali.

Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle finanze, di concerto col Ministro della marina mercantile, l'Ente può essere autorizzato a imporre tasse a carico delle navi, delle merci e dei passeggeri che fanno uso del porto di Trieste. L'ammontare delle tasse e delle soprattasse, nonché le modalità di riscossione, saranno stabiliti dal decreto di autorizzazione.

In via eccezionale o temporanea l'Ente può deliberare che siano abbassate o soppresse le tasse speciali sulle merci in transito dall'estero e per l'estero.

Art. 4.

Finanza e patrimonio.

L'Ente, per disimpegnare i compiti e le attribuzioni e per sostenere gli oneri deferitigli, ha a sua disposizione ed amministra:

1) i contributi dello Stato, della Regione, dell'Amministrazione provinciale e del comune di Trieste, delle CCIA di Trieste, Udine e Gorizia, ed ogni altro contributo volontario;

2) i proventi dell'uso diretto e delle concessioni dei beni pertinenti al demanio marittimo secondo le norme vigenti;

3) i proventi delle gestioni dei servizi portuali;

4) i proventi di tasse e soprattasse portuali;

5) i fondi ricavati mediante mutui ed altre operazioni finanziarie consentite dalla legge;

6) i proventi per diritti su attestazioni ed altri documenti rilasciati dall'Ente;

7) i beni e le somme che venissero all'Ente in virtù di successioni testamentarie,

donazioni, oblazioni volontarie e per ogni altra causa non esplicitamente menzionata nel presente articolo;

8) le entrate previste nell'articolo X del già menzionato Ordine n. 66 del 18 aprile 1953 del cessato Governo militare alleato, come successivamente modificato;

9) i proventi derivanti dall'esazione di diritto, canoni e compensi per servizi direttamente prestati o procurati, che l'Ente è autorizzato ad esigere dalle imprese industriali e di navigazione operanti nell'ambito del comprensorio del Porto industriale di Trieste; e ciò conformemente a quanto previsto dall'articolo III lettera *i*) del sopracitato Ordine n. 66.

TITOLO II.

ORGANI DELL'ENTE E LORO ATTRIBUZIONI

Art. 5.

Organi dell'Ente.

Sono organi dell'Ente:

- il Presidente;
- il Consiglio generale;
- il Comitato direttivo;
- la Sezione lavoro;
- il Collegio dei revisori.

Il Presidente è nominato con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, sentito il Consiglio dei ministri e sentita altresì la Giunta regionale del Friuli-Venezia Giulia. Egli dura in carica quattro anni e può essere riconfermato. Il Presidente deve risiedere a Trieste.

Se è nominato Presidente dell'Ente un funzionario civile o militare dello Stato, egli dovrà essere collocato fuori ruolo.

Vicepresidente di diritto è il Comandante del Porto di Trieste. Egli coadiuva il Presi-

dente e lo sostituisce esercitando le funzioni in caso di assenza o di impedimento.

Al Presidente ed al Vicepresidente sarà corrisposta una indennità annua, sul bilancio dell'Ente, nella misura che sarà fissata dal Ministro della marina mercantile di concerto con quello del tesoro.

Art. 6.

Presidente.

Il Presidente rappresenta legalmente l'Ente, sovrintende a tutti i servizi, convoca e presiede il Consiglio generale, il Comitato direttivo e la Sezione lavoro, provvede alla esecuzione delle deliberazioni adottate dagli organi collegiali e dispone di propria autorità su tutti gli oggetti, che, pur essendo propri dell'amministrazione dell'Ente, non sono attribuiti alla competenza degli organi predetti.

Il Presidente, per l'attuazione dei servizi di competenza dell'Ente, può emettere ordinanze e può richiedere, ove occorra, l'assistenza della forza pubblica per l'esecuzione di esse; in caso di necessità può ordinare la rimozione e la vendita, nelle forme legali, di merci o di cose giacenti sulle calate o nei magazzini del porto, che non siano in consegna all'amministrazione doganale o ferroviaria.

Le infrazioni alle ordinanze, che il presidente emette a norma del comma precedente, sono punite a termini del Codice della navigazione.

Art. 7.

Consiglio generale.

Il Consiglio generale è nominato con decreto del Ministro della marina mercantile ed è composto da:

- 1) il Presidente dell'Ente;
- 2) il Comandante del porto;
- 3) un rappresentante del Ministero del tesoro;

4) un rappresentante del Ministero della marina mercantile;

5) il Direttore superiore delle dogane di Trieste;

6) il Direttore compartimentale delle ferrovie dello Stato di Trieste;

7) il Provveditore regionale alle opere pubbliche;

8-9-10) tre rappresentanti della Regione Friuli-Venezia Giulia, designati dal Presidente della Giunta regionale;

11) il Sindaco di Trieste o un suo delegato;

12-13-14) i Presidenti delle CCIA di Trieste, Udine e Gorizia;

15-16-17) i Presidenti delle Amministrazioni provinciali di Trieste, Udine e Gorizia o loro delegati;

18-19) due rappresentanti degli industriali, prescelti dal Ministro della marina mercantile su tre nominativi, di cui uno designato dall'Intersind, uno dall'Associazione degli industriali di Trieste e uno dalla Federazione medie e piccole industrie di Trieste;

20) un rappresentante dell'armamento libero, prescelto dal Ministro della marina mercantile su una terna designata dalla Confederazione italiana degli armatori liberi;

21) un rappresentante dell'armamento di linea, prescelto dal Ministro della marina mercantile su una terna designata dalla Federazione italiana dell'armamento di linea;

22) un rappresentante degli spedizionieri;

23) un rappresentante degli agenti marittimi e dei raccomandatari;

24) un rappresentante dei commercianti;

25-26-27) tre rappresentanti dei lavoratori interessati alle attività del porto, prescelti dal Ministro della marina mercantile su terne predisposte dalle Organizzazioni sindacali più rappresentative;

28-29-30) tre rappresentanti dei lavoratori portuali, prescelti dal Ministro della marina mercantile su terne predisposte dalle Organizzazioni sindacali più rappresentative.

Art. 8.

Attribuzioni del Consiglio generale.

Il Consiglio generale ha le seguenti attribuzioni:

- 1) delibera i bilanci preventivi e consuntivi;
- 2) delibera il regolamento organico del personale;
- 3) delibera i regolamenti e le tariffe, relativi ai servizi portuali attribuiti all'Ente a termini del precedente articolo 3, salvo quanto previsto dal successivo articolo 12;
- 4) delibera sulle tasse e soprattasse, di cui al secondo comma dell'articolo 3;
- 5) delibera sull'accettazione di eredità, legati e donazioni;
- 6) approva i progetti di massima per opere nuove ed autorizza le relative spese;
- 7) delibera i mutui e le altre operazioni finanziarie consentite dalla legge;
- 8) delibera su di ogni altro oggetto, ad esso devoluto dalla presente legge e da altre disposizioni legislative o regolamentari.

Art. 9.

Comitato direttivo.

Il Comitato direttivo è nominato con decreto del Presidente dell'Ente ed è composto da:

- il Presidente dell'Ente;
- il Comandante del porto;
- il rappresentante del Ministero della marina mercantile presso il Consiglio generale;
- il Presidente della Camera di commercio industria ed agricoltura di Trieste;
- il Provveditore regionale alle opere pubbliche;
- un rappresentante della Regione Friuli-Venezia Giulia, designato dal Presidente della Giunta regionale;
- il Sindaco di Trieste o un suo delegato;

due membri del Consiglio generale, di cui uno eletto dai consiglieri indicati ai numeri 18, 19, 20, 21, 22, 23 e 24 dell'articolo 7 e l'altro eletto dai consiglieri indicati ai numeri 25, 26, 27, 28, 29 e 30 dello stesso articolo.

Art. 10.

Attribuzioni del Comitato direttivo.

Il Comitato direttivo ha le seguenti attribuzioni:

1) assiste il Presidente nell'adempimento dei suoi compiti e prende, in caso di necessità ed urgenza, le decisioni di competenza del Consiglio generale, salvo ratifica;

2) predisporre i bilanci preventivi ed i rendiconti consuntivi, da sottoporre al Consiglio generale, e delibera sulle eventuali variazioni di bilancio preventivo durante il corso dell'esercizio finanziario;

3) delibera sui progetti esecutivi di tutti i lavori e sulle modalità e sull'ordine della loro esecuzione;

4) delibera sulle concessioni di durata superiore a quattro anni e su quelle di durata inferiore che importino la costruzione di impianti di difficile rimozione, nonché sulla rinnovazione delle stesse;

5) delibera sulle spese nei limiti del bilancio;

6) delibera sugli incarichi tecnici da affidare a persone fisiche e giuridiche, estranee all'Ente, e sulla costituzione e regolamentazione di comitati consultivi e Commissioni;

7) nomina il Direttore generale e delibera sull'assunzione e sul licenziamento del personale;

8) delibera sulle liti attive e passive, sui compromessi e sulle transazioni;

9) delibera sugli oggetti di cui all'articolo III dell'Ordine n. 66 del cessato Governo militare alleato, quando ciò non sia riservato ad altri organi dell'ente.

Art. 11.

Sezione speciale « Lavoro ».

La Sezione lavoro è nominata con decreto del Presidente dell'Ente ed è composta da:

- 1) il Presidente dell'Ente;
- 2) il Comandante del Porto;
- 3) il Direttore regionale del lavoro e della massima occupazione;
- 4) il rappresentante degli spedizionieri presso il Consiglio generale;
- 5) uno dei due rappresentanti degli industriali presso il Consiglio generale;
- 6) uno dei due rappresentanti degli armatori presso il Consiglio generale;
- 7) i tre rappresentanti dei lavoratori portuali, presso lo stesso Consiglio generale.

Art. 12.

Attribuzioni della Sezione « Lavoro ».

La Sezione lavoro esercita tutte le attribuzioni previste nel Libro I, Titolo III, Capo IV del vigente Codice della navigazione e nel Libro I, Titolo III, Capo IV del relativo Regolamento di esecuzione, sostituendosi nelle dette attribuzioni al Comandante del Porto, all'Ufficio del lavoro portuale ed al Consiglio del lavoro portuale.

Art. 13.

Durata in carica degli amministratori.

I membri non di diritto del Consiglio generale, del Comitato direttivo e della Sezione lavoro durano in carica cinque anni e possono essere riconfermati. I membri nominati in sostituzione di altri, prima della scadenza normale, rimangono in carica sino alla fine del quinquennio in corso.

A ciascun membro del Consiglio generale, del Comitato direttivo e della Sezione lavoro è corrisposto un gettone di presenza, nella

misura che verrà stabilita con delibera del Consiglio generale, oltre il trattamento di missione eventualmente spettante.

TITOLO III.

CONTROLLI

Art. 14.

Atti soggetti a controllo.

Le deliberazioni del Consiglio generale, del Comitato direttivo e della Sezione lavoro sono soggette al controllo di legittimità del Ministero della marina mercantile, al quale debbono essere inviate entro otto giorni dalla loro data. Nel caso di mancato invio entro tale termine, le medesime s'intendono decadute.

Entro venti giorni dal ricevimento, il Ministero deve pronunciare l'annullamento delle deliberazioni che ritenga illegittime.

Le deliberazioni diventano esecutive decorso il termine indicato nel precedente comma, quando, prima della scadenza, il Ministero non abbia dato all'Ente comunicazione, anche telegrafica, sulla pronuncia di annullamento, ed anche quando a tale comunicazione non sia seguita la trasmissione, nei dieci giorni successivi, del relativo provvedimento motivato. Una deliberazione può diventare immediatamente esecutiva, quando il Ministero espressamente lo consenta.

Il controllo del Ministero è esteso al merito sulle deliberazioni concernenti:

- a) i bilanci preventivi e consuntivi e le variazioni relative;
- b) il regolamento organico del personale;
- c) le spese per nuove opere, di cui al punto 6 dell'articolo 8;
- d) i mutui e le altre operazioni finanziarie.

Le deliberazioni, di cui al precedente comma, non diventano esecutive sino a quando

non hanno riportato l'approvazione ministeriale.

Art. 15.

Ispezioni.

Il Ministro della marina mercantile, valendosi, ove occorra, anche di funzionari dipendenti da altre Amministrazioni dello Stato, previ accordi, in tal caso, con il Ministero competente, può in ogni tempo far ispezionare l'andamento di ogni ramo dei servizi affidati all'Ente.

TITOLO IV.

ATTIVITÀ AMMINISTRATIVA

Art. 16.

Adunanze e deliberazioni.

Le sedute del Consiglio generale e del Comitato direttivo e della Sezione lavoro non sono valide se non intervengono almeno la metà dei rispettivi membri.

Le deliberazioni sono adottate a maggioranza: in caso di parità, prevale il voto del Presidente.

Il Consiglio generale si riunisce in seduta ordinaria una volta l'anno e può essere convocato in via straordinaria su iniziativa del Presidente o di almeno un terzo dei consiglieri.

Il Comitato direttivo si riunisce in seduta ordinaria una volta al mese, su convocazione del Presidente e, in via straordinaria, ogni volta egli lo ritenga opportuno.

Art. 17.

Direttore generale.

A capo dei servizi esecutivi dell'Ente è posto un Direttore generale, il quale partecipa, con voto consultivo e con funzioni di

segretario, alle sedute del Consiglio generale, del Comitato direttivo e della Sezione lavoro. In queste ultime funzioni egli potrà farsi sostituire da altro funzionario, da lui delegato.

Art. 18.

Revisori dei conti.

Il Collegio dei revisori è nominato con decreto del Ministro della marina mercantile e dura in carica cinque anni. Esso è composto di tre membri effettivi e due supplenti, di cui:

un membro effettivo ed uno supplente, scelti dallo stesso Ministro della marina mercantile;

un membro effettivo ed uno supplente, designati dal Ministro del tesoro;

un membro effettivo, designato dal Presidente della Regione Friuli-Venezia Giulia.

Presidente del Collegio è il revisore effettivo, scelto dal Ministro della marina mercantile.

Spetta al Collegio dei revisori di riscontrare la regolarità e l'esattezza della gestione nei riguardi contabili, nonché l'ammissibilità delle spese in rapporto alle previsioni del bilancio.

Ai revisori è attribuito un compenso annuo, la cui misura sarà stabilita, per l'intero periodo di durata del loro ufficio, con decreto del Ministro della marina mercantile.

Art. 19.

Rappresentanza in giudizio.

Per la rappresentanza e difesa nei giudizi passivi ed attivi davanti all'Autorità giudiziaria ordinaria, alle Giurisdizioni amministrative e speciali ed ai Collegi arbitrali, l'Ente deve avvalersi dell'Avvocatura dello Stato.

TITOLO V

DISPOSIZIONI TRIBUTARIE

Art. 20.

Agevolazioni fiscali.

Agli effetti delle tasse di registro e di bollo, gli atti e i contratti dell'Ente sono soggetti alle stesse norme che vigono per gli atti e i contratti delle Amministrazioni dello Stato.

I contributi di qualsiasi natura, versati dallo Stato o da altri enti, sono esenti dalla imposta di ricchezza mobile e da ogni altra imposta. La medesima esenzione si applica agli interessi relativi ad operazioni finanziarie e a prestiti che l'Ente contrae con lo Stato e con qualsiasi altro ente o persona, per il raggiungimento dei propri scopi.

I materiali destinati alla costruzione, all'ampliamento, alla sistemazione, alla manutenzione ed all'esercizio di opere, edifici ed arredamenti, che occorrono all'Ente per i suoi fini, sono esenti da ogni imposta o tassa comunale.

Sono mantenute in vigore, riferite all'Ente, tutte le agevolazioni fiscali previste negli articoli dal XVII al XXIII dell'Ordine n. 66 di data 18 aprile 1953 del cessato Governo militare alleato per il Territorio di Trieste e nelle successive disposizioni modificative, emanate dal cessato Commissario generale del Governo per il Territorio di Trieste, nonchè tutte le agevolazioni fiscali vigenti, alla data di entrata in vigore della presente legge, nei riguardi dell'Azienda portuale dei Magazzini generali di Trieste.

TITOLO VI

AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA

Art. 21.

Scioglimento dell'Amministrazione

L'amministrazione dell'Ente può essere sciolta quando, richiamata all'osservanza di obblighi ad essa imposti dalla presente leg-

ge istitutiva e dal Regolamento, persiste nel violarli, o quando compia atti tali da compromettere il regolare ed ordinario funzionamento dell'Ente.

Lo scioglimento dell'Amministrazione è disposto con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile e su delibera del Consiglio dei ministri.

Con lo stesso decreto è nominato un Commissario straordinario, il quale esercita tutti i poteri del presidente, del Consiglio generale, del Comitato direttivo e della Sezione lavoro.

Il Commissario non può durare in carica più di un anno.

Con decreto del Ministro della marina mercantile sono fissati gli emolumenti del Commissario.

TITOLO VII

DISPOSIZIONI RELATIVE AGLI ORDINAMENTI PREESISTENTI

Art. 22.

Norme mantenute in vigore.

Sono mantenute in vigore per tutta la durata dell'Ente le disposizioni del decreto n. 53 del 29 dicembre 1959 del Commissario generale del Governo per il Territorio di Trieste, relativo al punto franco istituito nel comprensorio del porto industriale di Trieste.

Restano confermate e prorogate fino al 31 dicembre 1979 le disposizioni emanate, ai sensi dell'articolo 110 del Codice della navigazione, del cessato Governo militare alleato e dal Commissario generale del Governo per il Territorio di Trieste con decreto n. 15 del 22 maggio 1959, con le quali venivano autorizzati gli stabilimenti industriali, siti nel comprensorio del porto industriale di Trieste, ad avvalersi, entro il suddetto comprensorio, del proprio personale per la esecuzione di determinate operazioni portuali previste dall'articolo 108

del succitato Codice della navigazione ed, in particolare, per lo scarico delle navi che trasportano le materie prime che devono essere lavorate entre detti stabilimenti o per l'imbarco dei loro prodotti.

Art. 23.

*Azienda dei magazzini generali
ed Ente del porto industriale.*

Fermo restando quanto disposto al precedente articolo 3, nn. 12 e 13, l'Azienda portuale dei Magazzini generali di Trieste e l'Ente del porto industriale di Trieste cessano con la data di entrata in vigore della presente legge. Ogni loro attività e passività, nonchè il personale in servizio alla stessa data, sono trasferiti all'Ente porto.

Art. 24.

Personale.

Entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, dovrà essere deliberato dal Consiglio generale il Regolamento organico del personale. Con esso saranno stabiliti la dotazione organica, l'ordinamento delle carriere, lo stato giuridico, il trattamento economico, sia di attività sia di quiescenza, di tutto il personale dell'Ente. Al personale già dipendente dall'Azienda portuale dei Magazzini generali di Trieste e dall'Ente porto industriale di Trieste non potranno essere attribuiti un trattamento economico ed una posizione giuridica, complessivamente meno favorevoli di quelli goduti presso l'ente di provenienza.

Oltre che del personale d'organico, l'Ente potrà anche valersi di funzionari della carriera direttiva del Ministero della marina mercantile, con qualifica non inferiore a Direttore di divisione, i quali, per un contingente complessivo non superiore a tre unità, saranno collocati fuori ruolo, ai sensi e con gli effetti di cui all'articolo 58 e seguenti del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3.

TITOLO VIII

DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

Art. 25.

Aree, beni ed opere demaniali.

Le aree, i beni e le opere appartenenti al Demanio marittimo, nonchè le attrezzature e tutti gli altri beni di proprietà dello Stato esistenti nell'ambito portuale, fatta eccezione per quelli occorrenti ai servizi di spettanza dello Stato, saranno consegnati all'Ente con le modalità di cui all'articolo 36 del regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (parte marittima).

Art. 26.

Contributi straordinari.

Al fine di agevolare l'acquisizione del traffico dell'entroterra e dei traffici di transito internazionale, compresi nella normale influenza del porto di Trieste ma deviati verso porti esteri per effetto di provvedimenti od espedienti adottati all'estero, è concesso all'Ente autonomo del porto di Trieste un contributo straordinario annuo di lire 4 miliardi e 500 milioni, per gli esercizi dal 1966 al 1970.

È altresì autorizzata la concessione all'Ente medesimo di un contributo fino alla misura massima di lire 1.500.000.000, per la copertura del disavanzo finanziario, tuttora in atto, dell'Azienda portuale dei Magazzini generali di Trieste, quale risulta dal conto consuntivo dell'Azienda al 30 giugno 1965.

Alla spesa complessiva di lire 22 miliardi e 500 milioni, di cui al primo comma, si farà fronte, per lire 4.500.000.000, mediante riduzione del capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per l'anno 1966, concernente il fondo per gli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso; e per gli esercizi successivi, a partire dall'anno finanziario 1967, mediante iscrizione della somma di lire 4.500.000.000

annue nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro.

Alla spesa di lire 1.500.000.000, di cui al secondo comma, si farà fronte mediante riduzione del capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per l'anno 1966, concernente il fondo per gli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio per l'anno 1966.

Art. 27.

Norme di attuazione.

Le norme per l'attuazione della presente legge saranno emanate, entro un anno, con regolamento da approvarsi con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri dell'interno, dei lavori pubblici, del tesoro e delle finanze.