

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **ADAMOLI, FABRETTI, VIDALI, GIANQUINTO, VALENZI, BARONTINI, CONTE, CIPOLLA, PIRASTU, MAMMUCARI, MACCARRONE, SAMARITANI e GUANTI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 18 OTTOBRE 1967

Istituzione degli Enti regionali portuali. Gestione pubblica dei porti

ONOREVOLI SENATORI. — Una delle esigenze ormai inderogabili che si presentano per i porti è di giungere alla creazione di un sistema portuale nazionale, fondato su sistemi regionali, nel quadro della politica di programmazione. Organizzare un sistema portuale nazionale significa essenzialmente riaffermare (anzi, meglio, riconquistare) il carattere pubblico di una delle grandi infrastrutture pubbliche necessarie per l'attuazione di una politica economica tendente ad affrontare e risolvere gli squilibri territoriali e settoriali presenti nel Paese. I porti non sono un anello meccanico che congiunge i trasporti marittimi a quelli terrestri, bensì hanno una funzione che può essere di spinta o di remora per lo sviluppo economico di intere zone a seconda delle scelte che vengono compiute. Corollario necessario di quanto finora affermato è la gestione unitaria e democratica dei nostri scali marittimi; gestione unitaria e democratica che deve necessariamente fondarsi sull'articolazione regionale così come è previsto dalla Costituzione repubblicana.

Obiettivo del presente disegno di legge è di rispondere alle finalità che abbiamo delineato.

Non solo la pubblicistica specializzata ma la stessa grande stampa di informazione, particolarmente in questi ultimi anni, si sono diffuse ampiamente sull'importanza dei traffici marittimi per il nostro Paese. Le cifre nella loro nuda realtà dimostrano che il 90 per cento delle merci di importazione e il 60 per cento di quelle in esportazione passano per i nostri porti e che il traffico delle merci via mare si è all'incirca quadruplicato in questi ultimi quindici anni. Vasta è la constatazione della crisi che investe, ormai da molti anni, i nostri scali marittimi; pressante si è fatta la richiesta di massicci investimenti, mentre numerose sono le soluzioni tecniche e programmatiche elaborate per la affermazione di questo o quell'indirizzo. Noi riteniamo però che non si possano valutare appieno le necessità del presente e del futuro se prima non si ricercano e non si analizzano le cause che hanno determinato la grave crisi strutturale che travaglia tutta la nostra economia marittima e in particolare il

settore portuale, che è quello che ci interessa in questo momento.

Su alcune delle cause individuate vi è, potremmo dire, una convergenza di opinioni da parte dei settori economici e delle diverse parti dello schieramento politico, e sono quelle relative al modo con il quale nel dopoguerra si è effettuata la ricostruzione dei nostri scali. I porti gravemente danneggiati dalla guerra sono stati ricostruiti per riportarli alle strutture e alle dimensioni del 1938; al legislatore, all'uomo di governo, in quegli anni, sfuggì completamente la elementare considerazione che nel corso della guerra si era verificato un profondo mutamento qualitativo nei traffici marittimi e, di più, che la rottura dell'autarchia, insieme alla chiara prospettiva di un incremento dei commerci mondiali, avrebbe richiesto ben altra impostazione nei criteri della ricostruzione dei nostri porti. V'è da aggiungere inoltre che la ricostruzione, pur con i limiti su indicati, è andata avanti con grande lentezza per cui è sui lavoratori portuali che ha gravato in gran parte il compito di far fronte ai maggiori traffici con maggior impegno e più alta capacità professionale.

Un altro momento di convergenza delle opinioni si riferisce alla esiguità degli stanziamenti che annualmente sono stati previsti nel bilancio dello Stato, stanziamenti che quando non servivano ad operazioni clientelari in questa o quella zona del Paese, in gran parte venivano assorbiti dall'opera di manutenzione ordinaria e straordinaria.

I pareri, le opinioni diventano discordi quando si tratta di valutare la natura, le finalità, le conseguenze del crescente attacco al carattere pubblico dei porti, attraverso lo strumento della cosiddetta « autonomia funzionale ».

Le « autonomie funzionali » chiamano in causa l'articolo 110 del Codice di navigazione nel quale è stabilito la riserva di lavoro nei porti italiani alle Compagnie portuali con il riconoscimento delle possibilità di annullare in questo o in quel porto (o in questa o quella parte di un porto) la riserva di lavoro pur affermata in chiare lettere. Il semplice richiamo alla storia dei nostri porti (lo sfruttamento dei lavoratori, l'assenza di ogni diritto quando sulle banchine dominava la leg-

ge del più forte, l'esistenza di cricche, camarille eccetera) e alla elaborazione legislativa delle riserve di lavoro a favore delle Compagnie portuali porta ad interpretare l'ultimo comma dell'articolo 110 come vera e propria eccezione (stato di guerra, calamità, operazioni di carico e scarico particolarmente pericolose). Ma già durante il fascismo si manifestò quella interpretazione estensiva della legge che permise la costruzione del porto industriale di Marghera, mentre l'eccezione prevista dalla legge non avrebbe potuto andare oltre una singola azienda industriale e in circostanze particolari.

Dopo la fine della 2^a guerra mondiale ciò che era limitato a un solo porto si va estendendo e in diversi porti vengono concesse — su decreto del Ministro della marina mercantile — autonomie funzionali a singole aziende la cui giustificazione riposa soltanto sulle cosiddette necessità produttive delle stesse aziende. Interessante è notare che all'avanguardia di questa rottura di una storica conquista del lavoro sono state e sono le aziende pubbliche a partecipazione statale. Sono state esse che, partendo da una visione settoriale dei loro interessi, hanno agito come testa d'ariete nell'offensiva contro le compagnie portuali condotta dal grande capitale armatoriale e degli altri ristretti interessi che agiscono nei porti per giungere a « libere imprese del lavoro portuale ».

Rileviamo che la concessione delle autonomie funzionali, non solo deforma il carattere pubblico dei porti e favorisce l'offensiva privatistica, ma rompe l'unità tecnica ed economica dei nostri scali marittimi con riflessi negativi sull'intero tessuto economico del Paese del quale i porti rappresentano una importante componente.

Lunghe e dure battaglie sono state sostenute dai lavoratori portuali, coscienti che difendendo i loro giusti diritti difendevano un interesse nazionale. La resistenza dei lavoratori non ha mai significato immobilismo, è dai loro rappresentanti che sono state avanzate proposte per una revisione di tutta l'organizzazione del lavoro portuale e per l'ammodernamento dei mezzi e delle forme per le operazioni di carico e di scarico nei porti. Ma ogni passo in avanti non deve significare l'abbandono di diritti faticosamente conqui-

stati e, nell'interesse più largo della collettività, ogni sviluppo deve partire dalla riaffermazione della riserva di lavoro alle Compagnie nei nostri scali marittimi.

Traendo le somme di tutto un periodo che va dall'immediato dopoguerra alla crisi economica del '63 che spezzò l'onda del cosiddetto miracolo economico, si può dire che il tipo di sviluppo che ha trasformato il nostro Paese in industriale-agricolo non ha risolto, anzi ha aggravato gli squilibri storici e ne ha determinato dei nuovi, uno dei quali è proprio rappresentato dalla crisi strutturale che travaglia il settore marittimo dell'economia e, particolarmente il settore portuale.

Quali le cause più profonde?

Non si può pensare che i governanti che da oltre 20 anni si sono succeduti alla direzione del Paese, non si siano resi conto delle necessità generali e particolari dei nostri Porti; e allora, perchè questa permanente carenza di una politica portuale?

Noi riteniamo che una risposta a tale domanda possa darsi tenendo presente che il capitale finanziario e industriale, che ha guidato l'economia nazionale in questi anni, è stato poco interessato ai problemi della economia marittima ed ha lasciato i porti essenzialmente al capitale armatoriale (settore particolarmente arretrato) e alla speculazione parassitaria che fiorisce negli empori.

Tenendo conto che dopo la rottura dell'unità antifascista nel 1947, i Governi che si sono succeduti alla direzione del Paese, dominati dalla Democrazia cristiana, hanno costantemente mediato gli interessi della grande borghesia, orientando conseguentemente la spesa pubblica secondo le scelte di tipo monopolistico, emerge la ragione di fondo per cui un paese come il nostro, quasi circondato dal mare, non abbia una politica marinara, una politica portuale.

Alle scelte governative si è contrapposta la lotta tenace delle forze politiche e sindacali espressione del mondo del lavoro, contro un tale processo si è sviluppata la lotta dei lavoratori e l'azione politica della sinistra e ciò, tra l'altro, ha fatto prendere maggiore coscienza nel Paese sui problemi che stanno alla base di questa iniziativa legislativa.

Come si presenta ora la situazione?

La crisi di cui abbiamo parlato non è stata affrontata alle radici e si sta rapidamente aggravando, non solo perchè per i nostri porti diventa sempre più difficile far fronte al costante aumento dei traffici, ma anche perchè è in atto un processo rapido di trasformazione tecnologica nei trasporti marittimi che ci trova totalmente impreparati. Nei grandi porti d'Europa si procede alacramente ad approntare i *terminals* per i *containers*, mentre i cantieri studiano sempre nuovi tipi di navi e le ferrovie vengono attrezzate allo scopo. Da noi si « studia »!

Dobbiamo dire che negli anni di passaggio dal « miracolo » alla crisi economica, il grande capitale guarda con occhio nuovo i porti. Pare che ci si sia resi conto della strozzatura che essi rappresentano per tutto il sistema economico, ma ancora una volta non è presente una visione nazionale del problema. Scelta e imposta la via dell'ulteriore sviluppo delle regioni settentrionali, rinviata ai « riflessi » dello sviluppo del Nord la soluzione della questione meridionale, si guarda con occhio nuovo a quei porti che possono servire al tipo di sviluppo monopolistico. Ed ecco l'iniziativa di Rivalta Scrivia, alle spalle del porto di Genova, ecco il processo di terziarizzazione dell'intera Liguria e nel contempo, il rifiuto, la resistenza alla creazione di un sistema portuale regionale ligure fondato sull'asse Savona-Genova, ecco la concessione dell'autonomia funzionale alla terza zona di Porto Marghera (ora sempre allo stadio di acquitrinio), ecco l'iniziativa del centro ortofrutticolo di Trieste, che dovrebbe addirittura utilizzare il « Molo Settimo » del Porto triestino e svolgere funzione complementare con il centro di Rivalta Scrivia per consentire di orientare l'agricoltura del Mezzogiorno e parte del commercio estero con i paesi rivieraschi del Mediterraneo.

In tutto ciò la mano pubblica è assente. E non poteva essere diversamente quando il programma quinquennale di sviluppo, al di là della bontà delle previsioni e delle cifre, in generale accetta il sistema come è oggi e in particolare, per quanto concerne il settore marittimo dell'economia, si limita a fissare le tendenze settoriali maturate nel Pae-

se in un'angusta cornice burocratica e accentratrice, al di fuori di ogni organizzazione regionale e senza una visione democratica della direzione del settore.

Di fronte alla carenza di scelte fondamentali e alla esiguità degli stanziamenti (260 miliardi in 5 anni), mentre permane il confuso intrecciarsi delle competenze dei diversi Ministeri sui porti, più aggressivo si è fatto il grande capitale privato (« dove lo Stato non arriva arriviamo noi, naturalmente in nome dei nostri interessi! ») anche nei confronti dei diritti dei lavoratori portuali in nome di una pesantezza di costi le cui origini vanno ricercate in ben altra direzione.

Al quadro sin qui delineato deve ancora aggiungersi che la legislazione sui porti è in gran parte anacronistica se non arcaica: si pensi soltanto che la legge sui porti risale al 1885. Per quanto si riferisce alla gestione, si è formata una pletera di Enti della più varia natura. Esistono Enti a Genova, Napoli, Savona, Civitavecchia, Palermo, Venezia e Trieste, con strutture e compiti differenti l'uno dall'altro, mentre negli altri porti italiani, quando non si sono formati consorzi privati, come è avvenuto a Ravenna, i compiti di direzione spettano alle capitanerie che sono alle dirette dipendenze del Ministero della marina mercantile. Il tutto poi viene ancora a complicarsi per il fatto che diversi sono i Ministeri che hanno competenza sui porti, per cui, oltre a spezzare la necessaria unitarietà di direzione dei nostri scali marittimi, viene a determinarsi una serie di conflitti di competenze che talvolta rendono esasperate le soluzioni di questo o di quel problema.

Il presente disegno di legge « per una gestione pubblica democratica dei porti; - istituzione di Enti regionali portuali » tende, come dicevamo all'inizio, ad avviare a soluzione il problema di una visione unitaria dei nostri scali marittimi, con la organizzazione di un sistema portuale nazionale articolato su basi regionali, con la riaffermazione del carattere pubblico dei porti e con la conferma per le compagnie portuali della loro funzione insostituibile per il carattere pubblico e per la gestione democratica dei porti.

Organizzazione del sistema portuale nazionale

La pubblicistica specializzata che fa capo agli interessi dell'armamento e delle grandi concentrazioni capitalistiche, lamenta ogni giorno il più avanzato grado di efficienza strutturale e di organizzazione dei grandi porti del Nord Europa rispetto ai nostri; da questa constatazione che ormai appare ovvia essi partono per attaccare il diritto alla riserva di lavoro nei porti che la legge affida alle compagnie portuali, chiedendo la creazione, anche in Italia, della « libera impresa privata » e l'intervento dello Stato per la costruzione delle infrastrutture necessarie nei porti che al grande capitale interessano per perseguire i suoi programmi di sviluppo. Nello stesso tempo che chiedono pubblici investimenti attaccano la gestione pubblica dei nostri scali.

I Governi, di centro o di centro-sinistra, non hanno opposto resistenza a ciò, essi si sono trovati e si trovano da una parte vincolati da previsioni di intervento del denaro pubblico in altri settori, come ad esempio le autostrade, dall'altra invischiati in una politica spiccia, clientelare che vede destinare a scali di nessuna importanza grosse cifre solo allo scopo di svolgere manovre elettorali. E si può dire che senza la lotta del movimento operaio e democratico e l'iniziativa della sinistra inevitabile sarebbe stata la rinuncia da parte dello Stato alla utilizzazione di una grande infrastruttura quale è un sistema portuale ai fini di una programmazione veramente democratica.

Organizzare il sistema portuale nazionale, come il nostro disegno di legge si propone, significa innanzi tutto ridare allo Stato il potere di decisione e di sviluppo dei nostri scali marittimi; significa valutare ai fini dello sviluppo armonico dell'economia nazionale, la funzione dei diversi porti; significa affrontare il problema in modo da superare il distacco che ci separa dagli altri grandi porti europei non limitandone i modi e le forme di gestione (cosa questa che interessa il grande padronato) ma esaltando la preminenza del po-

tere pubblico e articolandola democraticamente.

Conseguentemente è prevista l'abolizione di ogni forma di autonomia funzionale nei nostri porti per ridare a questi il loro carattere unitario al servizio di tutto il tessuto economico della nazione e non di questo o quella singola azienda, pubblica o privata che sia. Ciò non vuol dire negazione di obiettive necessità che per determinate aziende fossero presenti. Si possono eventualmente concedere accosti preferenziali o riesaminare la struttura delle tariffe, nel quadro di un ammodernamento dell'organizzazione del lavoro portuale, come il nostro disegno di legge indica. Inoltre, con la gestione diretta di tutte le attività portuali da parte dei nuovi Enti, verrà dato un colpo definitivo a tutta quella stratificazione di interessi di carattere parassitario che nei nostri porti operano e che, sostanzialmente, rappresentano uno dei principali ostacoli per conseguire una reale competitività sul piano internazionale.

Istituzione degli Enti regionali portuali

Il nostro disegno di legge esclude l'ipotesi di una ulteriore disseminazione di Enti portuali allo scopo di coprire l'area dei porti più importanti e ciò sia perchè le esperienze fatte non sono positive, sia perchè la questione fondamentale è quella di organizzare un sistema portuale nazionale con articolazione regionale secondo i dettati della Costituzione e le stesse indicazioni del Piano di sviluppo che alla Regione espressamente si richiama.

L'istituzione su tutto il territorio nazionale di enti regionali portuali, risponde alla necessità di una visione organica del settore portuale che non nega, anzi esalta, il momento regionale. Se il processo di attuazione del Piano si sviluppa, esso deve trovare un momento fondamentale nella elaborazione democratica dei piani regionali (pur essendo chiaro che il programma nazionale non è e non deve essere la somma dei piani regionali; bensì la sintesi dialettica delle necessità regionali con quelle dell'intera Nazione) è

evidente che una politica portuale che voglia essere veramente tale non può non partire dalla Regione.

L'Ente regionale portuale, così come noi lo prevediamo, è contemporaneamente un organo di direzione periferico e uno strumento della politica di piano. Per questo esso è prevalentemente espressione delle assemblee elettive (Comuni, Province, Regioni). Esso risolve i problemi di una visione unitaria del sistema portuale in rapporto all'assetto territoriale regionale e, in questo rapporto, stabilisce la funzione specifica dei singoli porti della regione, afferma la loro complementarietà e ne indica lo sviluppo secondo le indicazioni del piano regionale. Più in particolare elabora e attua i singoli piani regolatori dei porti, in rapporto fra loro e con i piani regolatori della città di cui sono parte integrante.

Conseguentemente, non solo esso assume la direzione di quelle zone che nell'entroterra assolvono a funzioni portuali (ed è il caso di Rivalta Scrivia) ma può, in accordo con la Regione e con lo Stato, valutare le necessità del sorgere di altri centri interessanti l'attività portuale nell'entroterra.

In questa direzione, l'Ente portuale regionale, risolve anche il dannoso conflitto di competenza dei diversi Ministeri sui porti, unificando nel suo seno i diversi poteri, spezzando così le trame burocratiche attuali e restituendo ai Ministeri una funzione di direzione nazionale agile e snella, non irretita dal centralismo burocratico.

Tenendo conto delle molteplicità dei compiti che agli enti portuali regionali spettano, il nostro disegno di legge prevede una articolazione degli stessi in senso verticale e orizzontale.

Ogni ente si articolerà costruendo nel suo seno la Sezione programmazione e costruzione opere e impianti, la Sezione gestione e la Sezione lavoro portuale. Ciò tende a dare scioltezza di movimenti all'ente e capacità organica di affrontare i differenti problemi. Infatti noi prevediamo — pur rimandando al regolamento la definizione specifica dei compiti e della composizione delle sezioni settoriali — che alla Sezione programmazione e costruzione opere ed impianti siano

affidati i compiti di studiare e proporre, al Comitato direttivo dell'Ente: 1) i provvedimenti atti a favorire l'incremento dei traffici nei porti delle Regioni nel quadro del piano economico regionale e nazionale; 2) i progetti di massima per nuove opere ed impianti; 3) i progetti esecutivi di tutti i lavori e la sovrintendenza alla realizzazione dei progetti approvati.

Alla Sezione gestione si prevede siano affidati i compiti: 1) di predisporre i bilanci preventivi e i conti consuntivi da sottoporre al Comitato direttivo; 2) di deliberare nei limiti del bilancio sulle spese di un importo determinato; 3) di deliberare sui capitoli di appalto di lavoro e forniture fino ad un certo importo; 4) di vigilare su tutti i servizi dell'ente al fine di assicurarne il regolare svolgimento.

Alla Sezione lavoro portuale si prevede siano affidati oltre i compiti oggi svolti dagli uffici del lavoro portuale, la facoltà di proporre al Comitato direttivo provvedimenti inerenti: 1) all'ordinamento generale del lavoro portuale; 2) allo sviluppo della meccanizzazione delle attività portuali; 3) alla qualificazione delle maestranze; 4) alla prevenzione delle malattie professionali, degli infortuni; 5) alla tutela della integrità fisica dei lavoratori.

Inoltre prevediamo la facoltà dell'ente di istituire, rispetto all'importanza degli scali marittimi della Regione, Sezioni territoriali e locali di gestione dei singoli porti il cui compito sarà quello di attuare in ogni singolo porto le decisioni dell'ente portuale regionale. Rinviando, naturalmente, al regolamento la definizione specifica anche di questo aspetto dell'articolazione dell'ente, avvertendo il pericolo di un centralismo regionale, indichiamo la necessità che alle Sezioni territoriali (quelle che dovrebbero gestire i porti più importanti della Regione) siano delegati alcuni dei poteri dell'ente portuale regionale, in rapporto ai bisogni di ogni scalo marittimo.

In questo modo oltre che organizzare concretamente il sistema portuale nazionale, caratterizzato dai sistemi regionali e fondato sul carattere pubblico, si vuole superare anche l'anacronistica situazione per cui la di-

rezione dei nostri porti continui ad essere affidata ad ufficiali della Marina militare così come attualmente avviene attraverso le capitanerie di Porto. A tali organismi restano i vari compiti che si riferiscono alla navigazione.

L'organizzazione del lavoro portuale e le Compagnie portuali

Qualcuno potrà obiettare che i titoli II, III, IV e V di questo nostro disegno di legge non hanno che una relativa attinenza con il primo titolo che si riferisce, come si è visto, alla gestione democratica dei porti con la conseguente istituzione di enti regionali portuali. Possiamo anche comprendere i motivi di una simile obiezione, ma noi li riteniamo superati dal fatto che, nella nostra visione dell'organizzazione di un sistema portuale nazionale, le compagnie portuali vengono considerate come momento del carattere pubblico e della gestione democratica dei porti.

Ritenendo la riserva di lavoro alle Compagnie portuali non solo un dato acquisito per legge, ma una organica necessità dello sviluppo armonico delle attività portuali e proponendo la revoca di ogni precedente concessione di autonomia funzionale, proponiamo anche una revisione dell'attuale organizzazione del lavoro portuale che consenta un suo sviluppo secondo la necessità dei traffici moderni. Si deve garantire, anche in questo settore, una capacità di competizione che non risiede, lo ripetiamo ancora una volta, soltanto nelle tariffe di carico e di scarico delle merci, ma soprattutto nello sviluppo della meccanizzazione, nella costante qualificazione della mano d'opera, nel rafforzamento della sicurezza del lavoro.

Per ciò che si riferisce ai lavoratori portuali, il nostro disegno di legge assume come base la più avanzata elaborazione sindacale in materia, definendo nuovamente la figura del lavoratore portuale e stabilendo tre ruoli: permanenti, avventizi e occasionali. Il rapporto fra i singoli ruoli non è più lasciato a soluzioni settoriali o localistiche, bensì ordinato in modo tale da garantire che gli or-

ganici rispondano alle necessità di ogni singolo scalo marittimo. Si deve raggiungere una situazione di permanente armonia fra i lavoratori componenti i diversi ruoli attraverso la fissazione del trattamento salariale, normativo e previdenziale.

Tutto ciò trova il suo organico componimento nazionale nel Comitato nazionale del lavoro portuale (che supera l'attuale Comitato centrale) che avrà il compito di definire il trattamento minimo salariale e normativo dei lavoratori, i criteri per la determinazione della graduatoria ai fini dell'iscrizione dei lavoratori al 3° ruolo, i criteri per l'assunzione dei dipendenti degli Enti portuali regionali,

lo stato giuridico di questi lavoratori e i criteri generali per la formazione dei regolamenti delle Compagnie portuali.

Per quanto si riferisce alle Compagnie portuali, il nostro disegno di legge, tenendo conto dell'esperienza in atto e delle necessità che sono venute maturando in rapporto al crescere dell'importanza dei traffici marittimi e alla funzione che spetta ai singoli porti come parte integrante del sistema portuale nazionale, stabilisce i compiti in rapporto allo sviluppo della meccanizzazione e apporta modificazioni tendenti a rendere sempre più democratici questi organismi.

DISEGNO DI LEGGE**GESTIONE PUBBLICA DEI PORTI**

Art. 1.

In ogni Regione marittima a Statuto ordinario e a Statuto speciale è costituito l'Ente portuale regionale con sede legale e amministrativa nel Comune nel quale è situato il porto più importante della Regione.

L'Ente è istituito di diritto pubblico con autonomia amministrativa e normativa nell'ambito della zona della propria giurisdizione e delle proprie funzioni ed è sottoposto alla vigilanza dell'Ente regione.

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

Art. 2.

La giurisdizione dell'Ente si estende su tutta la zona di demanio marittimo della Regione.

L'Ente portuale di cui al precedente articolo 1 può estendere, d'accordo con le Regioni e gli Enti locali interessati, la sua giurisdizione al di fuori del demanio marittimo in cui sono situati i porti di sua competenza quando, per la insufficienza di aree o per altri motivi di pubblica utilità, si renda necessaria la costruzione e la gestione al di fuori della Regione di impianti di deposito e smistamento delle merci collegati con i porti predetti.

In tal caso i rappresentanti della Regione e della Provincia interessate (due della maggioranza ed uno della minoranza) eletti rispettivamente dal Consiglio regionale e dal Consiglio provinciale entrano di diritto a far parte del Comitato direttivo dell'Ente.

Art. 3.

L'Ente ha i seguenti compiti:

a) esplicitare tutte le funzioni e i poteri attribuiti dalla legge all'autorità marittima in ordine ai porti e a tutte le attività che in esso si svolgono, ad eccezione dei compiti inerenti la disciplina della navigazione marittima;

b) studiare, promuovere ed adottare provvedimenti atti a favorire l'incremento dei traffici dei porti della Regione nel quadro della programmazione economica regionale e nazionale anche attraverso l'eventuale opportuna specializzazione dei singoli porti (compresi quelli pescherecci e turistici);

c) partecipare con la Regione e gli Enti locali interessati alla elaborazione del piano di destinazione d'uso delle aree ed elaborare, sulla base di quanto contemplato dal piano di sviluppo economico regionale, il piano regolatore regionale dei porti programmando, nel quadro di detti piani e della programmazione economica nazionale, le nuove opere e gli impianti, stabilendone la priorità di attuazione;

d) studiare il miglior coordinamento di servizi e delle attività per contribuire efficacemente all'attuazione del piano di sviluppo regionale;

e) promuovere, ai fini dello sviluppo dei porti della Regione la realizzazione di nuove opere e delle relative attrezzature e provvedere alla esecuzione delle opere ordinarie e straordinarie e degli impianti portuali — compresi quelli ferroviari — a totale carico dello Stato o con il concorso dello stesso ai sensi delle norme vigenti;

f) provvedere mediante apposita convenzione da stipularsi ai sensi del successivo articolo 6, col Ministero dei lavori pubblici, alla manutenzione ordinaria e straordinaria ed alla riparazione delle opere, delle attrezzature e degli impianti, esclusi quelli ferroviari, nonché ai servizi di pulizia e di illuminazione del porto;

g) promuovere il miglioramento delle comunicazioni stradali e ferroviarie tra il porto ed il retroterra e — d'accordo con l'am-

ministrazione competente — il miglioramento e l'attrezzatura del servizio ferroviario nell'ambito del porto;

h) 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, trasbordo, deposito e trasporto delle merci; grandi mezzi meccanici per l'imbarco, lo sbarco e il movimento delle merci, servizi di erogazione dell'acqua e dell'energia elettrica alle navi e agli edifici del comprensorio portuale, bacino di carenaggio, silos, impianti di degasificazione petroliere; provvedere all'esercizio ferroviario portuale (comprendente le operazioni di scalo e le manovre ferroviarie esclusa la manutenzione e illuminazione degli impianti ferroviari) nonchè alla gestione del servizio di rimorchio;

i) stabilire e disciplinare nell'interesse pubblico le tariffe dei servizi portuali, compresa la aliquota di maggiorazione per la fornitura alle Compagnie portuali degli attrezzi e strumenti di cui al punto *t)* del successivo articolo 12;

l) nei porti nei quali esiste la stazione marittima assumere la gestione diretta della stazione stessa e degli impianti ad essa relativi nonchè del servizio di imbarco e sbarco dei passeggeri, ferma restando la competenza delle Compagnie portuali per quanto concerne il maneggio dei bagagli;

m) promuovere la diffusione della meccanizzazione del lavoro portuale affidando la gestione dei mezzi meccanici piccoli e medi (sussidiari) alle Compagnie portuali;

n) esplicitare le funzioni che le vigenti leggi e regolamenti sul lavoro nei porti attribuiscono alla competenza dell'Autorità marittima degli Uffici del lavoro portuale e dei Consigli e Commissioni del lavoro portuale con poteri di regolamentazione del lavoro e di determinazione delle tariffe per il lavoro di carico e scarico delle merci e per le altre attività portuali nella osservanza delle norme stabilite in campo nazionale per la regolamentazione del rapporto di lavoro dei lavoratori portuali;

o) gestire nell'ambito della propria giurisdizione i beni di demanio marittimo, compresi gli spazi acquei sotto l'osservanza del capo I, titolo II, libro I della parte I del Codice della navigazione, con facoltà di stabilire le condizioni e i canoni delle concessioni demaniali;

p) amministrare i fondi e proventi assegnatigli;

q) provvedere alle spese necessarie per il disimpegno delle attribuzioni sopra indicate escluse quelle per l'illuminazione delle rive e delle banchine e per la manutenzione e pulizia delle strade e di piazzali nell'ambito della giurisdizione dell'Ente che restano a carico del Ministero dei lavori pubblici ed escluse altresì quelle relative all'esercizio ferroviario portuale, comprendenti le operazioni degli impianti ferroviari che vanno a carico dell'Amministrazione ferroviaria;

r) studiare di concerto con gli organi competenti il miglior coordinamento dell'attività degli Uffici pubblici che attendono a servizi interessanti il porto promuovendo ove occorra opportuni provvedimenti dai Ministeri competenti;

s) provvedere a tutto ciò che non specificato nei precedenti punti, possa comunque essere utile per il conseguimento dei fini di istituto dell'Ente.

Art. 4.

Lo Stato, a norma dell'articolo 36 del Regolamento del Codice della navigazione, cede all'Ente l'uso gratuito delle aree, delle opere, degli edifici, dei macchinari, degli attrezzi di sua spettanza, 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, fermo restando quanto disposto alla lettera e) dell'articolo 3, sia a mantenere, modificare, risolvere o riscattare quelle esistenti in tutto il comprensorio di sua giurisdizione.

Art. 5.

Tutte le operazioni di sbarco, imbarco, trasbordo, deposito e movimento in genere delle merci, comprese le operazioni di pesatura, misurazione e conteggio delle merci, effettuate nell'ambito del comprensorio di giurisdizione dell'Ente portuale sono affidate alle Compagnie portuali.

Le concessioni preesistenti alla istituzione dell'Ente e in contrasto con quanto disposto dal comma precedente dovranno essere risolte entro il primo anno di gestione dell'Ente.

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

Art. 6.

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 sopratasse 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 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 8;

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, Enti o da Istituti interessati direttamente od 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. 7.

L'Ente regionale portuale disporrà, d'intesa con la Regione e con i Ministeri dei lavori pubblici e della marina mercantile, dei fondi stanziati dallo Stato per i porti della Regione, per la esecuzione delle opere e delle attrezzature portuali.

Art. 8.

Per le spese di manutenzione ordinaria dei beni indicati al primo comma dell'articolo 4 non coperte dai proventi di cui al secondo comma dello stesso articolo, il Ministero dei lavori pubblici corrisponde all'Ente un contributo annuale nella misura riconosciuta necessaria, in base al preventivo presentato dall'Ente, d'intesa con la Regione, al Ministro dei lavori pubblici.

Art. 9.

Sono organi dell'Ente:

- il Presidente;
- il Comitato direttivo;
- il Comitato esecutivo;
- le Sezioni settoriali;
- le Sezioni territoriali e locali;
- il Collegio dei revisori dei conti.

Il Presidente è eletto dal Consiglio regionale anche fuori dei membri del Comitato direttivo.

Egli dura in carica quattro anni.

Al Presidente sarà corrisposta sul bilancio dell'Ente una indennità annua nella misura che sarà proposta dal Comitato direttivo dell'Ente e fissata dagli organi direttivi della Regione.

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

Art. 10.

Il Presidente rappresenta legalmente l'Ente, sovrintende a tutti servizi, convoca e presiede il Comitato direttivo, il Comitato esecutivo, provvede alla esecuzione delle deliberazioni prese dal Comitato direttivo e dal Comitato esecutivo e dispone di propria autorità su tutte le materie che sono proprie dell'Amministrazione dell'Ente che non sono attribuite alla competenza del Comitato direttivo e del Comitato esecutivo.

Il Presidente, per il rispetto delle norme contenute nella presente legge e nel Regolamento e nelle altre leggi inerenti l'attività dei porti, può emettere ordinanza e 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 termini 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, nonché 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 500.000 per le esigenze del funzionamento dell'Ente.

Art. 11.

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 (3 della maggioranza e 2 della minoranza);

tre rappresentanti (2 della maggioranza ed 1 della minoranza), tra i quali il Presidente, di ciascuna delle provincie marittime esistenti nella Regione eletti dal Consiglio provinciale;

il Presidente di ciascuna delle provincie non marittime esistenti nella regione;

tre rappresentanti eletti dal Consiglio comunale (2 eletti dalla maggioranza ed 1 dalla minoranza) dei Comuni nei quali sono situati i più importanti porti della Regione;

tre rappresentanti dell'Unione regionale delle Camere di commercio, industria, agricoltura ed artigianato;

i Presidenti delle Compagnie portuali esistenti nei porti della Regione;

cinque rappresentanti delle Compagnie portuali esistenti nei porti della Regione e, quando queste sono superiori a cinque, designati dall'assemblea dei Presidenti delle compagnie stesse;

tre rappresentanti regionali dei sindacati dei lavoratori portuali maggiormente rappresentativi su scala regionale;

tre rappresentanti regionali delle organizzazioni sindacali confederali dei lavoratori, maggiormente rappresentative su scala regionale;

tre rappresentanti (2 della maggioranza ed 1 della minoranza) delle Regioni interessate per almeno il 15 per cento al traffico dei porti di competenza dell'Ente portuale di cui all'articolo 1 della presente legge;

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 quattro anni e possono essere rieletti.

Art. 12.

Il Comitato direttivo:

- a) esplica le funzioni di cui alla lettera a) dell'articolo 3;
- b) delibera sull'indirizzo generale dell'attività dell'Ente;
- c) elabora in conformità a quanto disposto alla lettera c) dell'articolo 3 il piano regolatore regionale dei porti;
- d) approva il bilancio preventivo e le eventuali variazioni ed il conto consuntivo;
- e) delibera il proprio regolamento;
- f) delibera sulle spese preventivate in bilancio oltre i limiti della competenza attribuita al Presidente;
- g) delibera sui progetti di prestiti e di altre operazioni finanziarie;
- h) approva il Regolamento del personale e l'ordinamento interno dei servizi e degli uffici;
- i) delibera il regolamento delle Sezioni settoriali e territoriali o locali dell'Ente;
- l) nomina e revoca a termini del Regolamento, il Direttore generale dell'Ente;
- m) nomina e revoca, a termini del Regolamento, il personale tecnico e amministrativo;
- n) nomina i rappresentanti dell'Ente presso altri Enti e organi;
- o) delibera sui ricorsi alle autorità competenti;
- p) autorizza il Presidente a stare in giudizio e delibera sulle liti, sui procedimenti arbitrari e sulla nomina dei relativi arbitri, nonchè sulle controversie con altre Amministrazioni;
- q) delibera sulle modalità delle gestioni di cui al precedente articolo 3 e sulla esecuzione delle opere e degli impianti affidati all'Ente;

r) delibera, fermo restando quanto previsto alla lettera o) dell'articolo 3, sulle concessioni demaniali;

s) esplica le funzioni di cui alla lettera o) del precedente articolo 3;

t) delibera sulla tariffe per i servizi di competenza dell'Ente nonchè sull'adozione e sulla misura delle eventuali sopratasse e tasse speciali portuali di cui all'articolo 6 lettera d) compresa l'aliquota di maggiorazione di cui al punto i) dell'articolo 3.

Art. 13.

Le sedute del Comitato direttivo e del Comitato esecutivo dell'Ente sono valide se intervengono i due terzi dei componenti.

In seconda convocazione, che dovrà aver luogo non oltre gli otto giorni dalla prima, le deliberazioni sono valide qualunque sia il numero degli intervenuti.

Le deliberazioni sono adottate a maggioranza di voti.

In caso di parità ha la prevalenza il voto del Presidente.

Il Comitato direttivo si riunisce in seduta ordinaria una volta ogni 3 mesi su convocazione del Presidente e in via straordinaria ogni qual volta egli lo ritenga opportuno e quando la convocazione venga richiesta da almeno un terzo dei membri del Comitato direttivo.

Art. 14.

Il Comitato esecutivo è costituito da:

il Presidente;

il Vice Presidente;

i rappresentanti della Regione, membri del Comitato direttivo;

un rappresentante di ciascuna delle Province marittime esistenti nella Regione designati dal Consiglio provinciale tra i membri del Comitato direttivo;

un rappresentante dei Comuni ove hanno sede i porti più importanti della Regione designato dal Consiglio comunale tra i membri del Comitato direttivo;

i rappresentanti dei sindacati più rappresentativi dei lavoratori portuali;

tre Presidenti delle Compagnie portuali designati dall'Assemblea dei Presidenti delle Compagnie stesse di cui al precedente articolo 11;

tre rappresentanti dell'Unione regionale della Camera di commercio, industria, agricoltura e artigianato.

Art. 15.

Il Comitato esecutivo ha il compito di attuare le decisioni del Comitato direttivo tra una riunione e l'altra dello stesso.

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. 16.

L'Ente portuale regionale è strutturato nelle seguenti sezioni settoriali:

Sezione programmazione e realizzazione opere ed impianti;

Sezione gestione;

Sezione lavoro portuale.

Le Sezioni settoriali hanno il compito di esaminare i problemi ad essi inerenti, nei limiti delle loro competenze, di attuarne le soluzioni, tenendo conto dell'indirizzo generale dell'Ente, di formulare proposte da presentare alla discussione e alla 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 a norma dell'articolo 12, lettera i) della presente legge, 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 provvedimenti atti a favorire l'incremento dei traffici nei porti della Regione, progetti di massima per nuove opere e impianti, progetti esecutivi di tutti i lavori, modalità e ordine della loro esecuzione e di sovrainten-

dere alla realizzazione dei progetti approvati dal Comitato direttivo.

2) La Sezione gestione avrà il compito di predisporre i bilanci preventivi ed i conti consuntivi da sottoporre al Comitato direttivo; deliberare, nei limiti del bilancio, sulle spese di importo fino a cinque milioni; deliberare sui capitoli di appalto di lavori e forniture di importo non superiore ai cinquanta milioni quando l'appalto è conferito a licitazione privata; di approvare i risultati delle gare di appalto e di forniture; di vigilare su tutti i servizi dell'Ente e nei casi di urgenza, qualora non sia possibile convocare il Comitato direttivo, potrà adottare le decisioni di spettanza del Comitato stesso, salvo la ratifica di questo non oltre 15 giorni dalla data della decisione.

3) La Sezione lavoro portuale dovrà esplicitare i compiti indicati alla lettera n) dell'articolo 3 e proporre al Comitato direttivo dell'Ente provvedimenti inerenti l'ordinamento del lavoro portuale, lo sviluppo della meccanizzazione delle attività e l'organizzazione dei servizi portuali, la qualificazione delle maestranze e la prevenzione delle malattie professionali, 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 composto da:

il Presidente della Sezione designato dal Comitato direttivo;

sei rappresentanti degli utenti e operatori portuali designati dall'Unione regionale delle Camere di commercio;

tre rappresentanti regionali dei sindacati più rappresentativi dei lavoratori portuali;

tre rappresentanti dei lavoratori portuali designati dal Comitato direttivo delle Compagnie dei tre porti più importanti della Regione;

un rappresentante della Regione;

un rappresentante di ciascuno dei tre Comuni nella cui giurisdizione sono situati i porti più importanti della Regione.

Art. 17.

La strutturazione ed articolazione territoriale dell'Ente portuale regionale viene decisa dal Comitato direttivo dell'Ente.

La gestione dei singoli porti, può essere svolta da una Sezione territoriale o da una Sezione locale a seconda dell'importanza dello scalo dell'Ente portuale regionale, la cui composizione, compiti e funzionamento, saranno previsti dall'apposito Regolamento a norma dell'articolo 12, lettera *i*) della presente legge, secondo i criteri qui di seguito enunciati.

Alle sezioni territoriali, oltre al compito di attuare nel porto di competenza le decisioni del Comitato direttivo dell'Ente regionale portuale, potranno essere delegati poteri di pertinenza dell'Ente stesso in rapporto alle necessità dello scalo marittimo e alla migliore articolazione del sistema portuale regionale.

La Sezione territoriale può costituire, con l'approvazione della Sezione lavoro portuale regionale, una Commissione del lavoro portuale i cui compiti e la cui composizione sono analoghi, pur dovendo quest'ultima sottoporre le sue decisioni all'approvazione della Sezione lavoro portuale regionale.

Il Comitato direttivo della Sezione territoriale dovrà, di norma, essere composto dai rappresentanti del Comune e della Provincia, nella cui giurisdizione il porto è situato, dai rappresentanti degli utenti ed operatori portuali, dai rappresentanti dei lavoratori portuali e delle organizzazioni sindacali di categoria e territoriali e dal Presidente delle Compagnie portuali.

Il Comitato direttivo della Sezione locale dovrà, di norma, essere composto dai rappresentanti del Consiglio comunale e dell'Ente portuale regionale.

Art. 18.

Il collegio dei revisori si compone di cinque membri effettivi e due supplenti nominati dal Consiglio regionale, tenendo conto della minoranza.

Il collegio dura in carica quattro anni.

Art. 19.

L'esercizio finanziario dell'Ente ha inizio col 1° gennaio di ogni anno.

Art. 20.

Il Comitato direttivo dell'Ente può essere sciolto quando, richiamato all'osservanza di obblighi ad esso imposti dalla presente legge istitutiva e dal regolamento, persista nel violarli, o quando per altri motivi dia luogo ad inconvenienti che compromettano il regolare funzionamento dell'Ente.

Con lo stesso decreto è stabilito il termine, disposta con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministero della marina mercantile di concerto con la Regione.

Con lo stesso decreto è stabilito il termine, comunque non oltre i sei mesi dallo scioglimento, entro cui dovrà procedersi alla costituzione del nuovo Comitato direttivo ed è nominato un commissario straordinario, il quale esercita tutti i poteri del Presidente, del Comitato direttivo e del Comitato esecutivo.

Sempre con lo stesso decreto sono fissati gli emolumenti del Commissario straordinario.

Art. 21.

Gli eventuali utili di gestione di ciascun esercizio finanziario vengono impiegati in primo luogo nel ripianamento di eventuali *deficit* degli esercizi precedenti; la eccedenza sarà devoluta ad opere di manutenzione e di miglioramento del porto.

Per la gestione amministrativa e contabile e per i contratti saranno osservate le norme sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato con le modalità che verranno stabilite dal regolamento dei servizi.

Art. 22.

Agli effetti delle imposte di registro e delle tasse di bollo tutti gli atti compiuti dall'Ente e i contratti da esso stipulati entro i li-

miti e per gli scopi della presente legge sono parificati nel trattamento tributario agli atti compiuti dallo Stato.

Non è applicabile l'imposta di ricchezza mobile sugli interessi relativi ad operazioni finanziarie ed a prestiti che l'Ente contrarrà per l'esecuzione di opere e per l'attrezzatura e l'arredamento portuale.

I materiali destinati alla costruzione, all'ampliamento, alla sistemazione, manutenzione ed esercizio di opere, edifici, arredi ed attrezzature inerenti al porto ed ai relativi servizi sono esenti da ogni imposta o tassa a favore dell'Amministrazione comunale.

Art. 23.

L'Ente portuale regionale, oltre a valersi del personale di cui agli articoli 26, 28 e 30 della presente legge può anche valersi, a sua richiesta, di personale che lo Stato metta in modo continuativo o temporaneo a disposizione dell'Ente, anche in relazione alla diminuzione degli organici della Capitaneria di porto provocata dall'entrata in funzione dell'Ente stesso.

Art. 24.

Gli uffici locali di porto e le delegazioni (e i delegati) di spiaggia di cui all'articolo 16 del Codice della Navigazione marittima passano alle dipendenze dell'Ente portuale regionale fatta eccezione per quanto concerne la disciplina della navigazione che resta di competenza dell'Autorità marittima di cui allo stesso articolo 16 del Codice della navigazione.

Art. 25.

L'Ente portuale regionale e le sue Sezioni territoriali e locali debbono avvalersi degli Uffici del genio civile delle opere marittime nonchè degli organi del Ministero dei lavori pubblici, attenendosi per la progettazione e l'esecuzione delle opere e degli impianti, alle norme in vigore per il predetto Ministero.

DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

Art. 26.

Gli enti e i Consorzi portuali attualmente esistenti vengono sciolti e le attività da essi svolte, come ogni altra attività portuale svolta con forme di gestione in contrasto con la presente legge, sono assorbite dai rispettivi Enti portuali regionali.

Il personale dipendente dai predetti Enti portuali e quello addetto alle attività di cui al precedente comma che vengono assorbite, resta o passa di diritto alle dipendenze dell'Ente portuale regionale che lo immette, con grado, qualifica e trattamento non inferiori, nel proprio organico.

Art. 27.

L'Azienda portuale dei mezzi meccanici nei porti nei quali esiste, è soppressa; i suoi beni mobili, immobili e patrimoniali vengono trasferiti all'Ente portuale regionale.

Art. 28.

Tutti i dipendenti di detta Azienda vengono trasferiti all'Ente portuale regionale alle condizioni e con le modalità indicate all'ultimo comma dell'articolo 26 e continuano a svolgere le loro mansioni nel porto nel quale l'Azienda è situata.

Art. 29.

L'Ente portuale regionale o la Sezione territoriale dell'Ente dove essa esiste, rileva per lo svolgimento delle attività di cui al punto *h*) dell'articolo 3, entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, mediante riscatto, dalle imprese private che al momento di entrata in vigore della presente legge svolgono qualcuna di tali attività, a suo insindacabile giudizio, le attrezzature efficienti necessarie per lo svolgimento delle attività stesse.

Art. 30.

I lavoratori dipendenti dalle imprese di cui al precedente articolo 29 passano allo Ente portuale regionale alle condizioni e con le modalità indicate all'ultimo comma dell'articolo 35 e continuano a svolgere le loro mansioni nello stesso porto.

Art. 31.

I regolamenti di cui ai punti *e)*, *h)* e *i)* dell'articolo 12 della presente legge, saranno deliberati entro sei mesi dalla costituzione dell'Ente regionale portuale.

Art. 32.

Fino a che non saranno istituite le Regioni a statuto ordinario gli Enti regionali portuali di cui all'articolo 1 della presente legge sono organi sottoposti alla vigilanza del Ministero della marina mercantile e le competenze di dette Regioni, previste dalla presente legge, saranno affidate al Ministero della marina mercantile.

Art. 33.

Sono considerati lavoratori portuali agli effetti dell'ordinamento del lavoro, tutti i lavoratori addetti alle operazioni di imbarco, sbarco, trasbordo, deposito e movimento delle merci in genere compresi le operazioni di pesatura, misurazione e conteggio delle merci stesse e assistenza agli imballaggi siano essi adibiti ad operazioni prevalentemente manuali, sia che partecipino alle operazioni di guida e conduzione di strumenti meccanizzati sussidiari, chiatte, galleggianti, eccetera (compresi chiattaiuoli, portabagagli, ormeggiatori e battellieri). Sono considerati altresì lavoratori portuali gli operai addetti alla riparazione, manutenzione e trasformazione delle navi (compresi i carenanti) che non abbiano un rapporto di lavoro diretto e a tempo indeterminato con le industrie che svolgono tali attività.

Art. 34.

I lavoratori portuali sono iscritti distintamente in tre registri a seconda della loro personale appartenenza al 1° ruolo (permanenti), al 2° ruolo (avventizi) e al ruolo complementare.

I lavoratori iscritti al 1° ruolo, al 2° ruolo e al ruolo complementare sono distinti in categorie in base alle esigenze dei vari rami del traffico e del lavoro portuale.

Art. 35.

Il numero dei lavoratori portuali di ogni categoria da iscrivere in ciascuno dei tre ruoli viene stabilito per ogni porto della Regione dall'Ente portuale regionale o dalla Sezione territoriale o locale dell'Ente su proposta del Comitato direttivo della Compagnia portuale di cui all'articolo 56 della presente legge.

Le deliberazioni inerenti la consistenza di ognuno dei tre ruoli devono in ogni caso essere sottoposte all'approvazione della Sezione lavoro dell'Ente portuale regionale (e alla ratifica del Comitato direttivo dell'Ente stesso).

I lavoratori portuali già iscritti nel registro di cui all'articolo 150 del Regolamento marittimo appartengono di diritto al 1° ruolo.

Art. 36.

Il numero dei lavoratori portuali di ognuno dei tre ruoli viene fissato periodicamente:

per il 1° ruolo in base ai consuntivi e agli indici previsionali dei traffici e della conseguente attività portuale;

per il 2° ruolo in base alla valutazione delle eccedenze naturali di lavoro dei lavoratori del 1° ruolo e delle punte di lavoro ricorrenti;

per il 3° ruolo sulla base delle possibili eccezionali punte di lavoro in modo da assicurare in ogni caso la mano d'opera necessaria per far fronte a tutte le possibili esigenze del porto relativamente al traffico,

al movimento delle merci e alle altre attività portuali.

Art. 37.

Il lavoratore portuale è cancellato dai registri di cui all'articolo 34:

- 1) per morte;
- 2) per inabilità permanente al lavoro;
- 3) per raggiunti limiti di età ai fini del pensionamento;
- 4) per la perdita di uno dei requisiti previsti dai nn. 2) e 4) dell'articolo 152 del Regolamento marittimo;
- 5) su domanda dell'interessato.

I lavoratori riconosciuti inabili permanenti al lavoro, sono sospesi dai ruoli e riammessi negli stessi qualora non più riconosciuti tali dagli istituti previdenziali.

I lavoratori riabilitati sono automaticamente reinscritti nei registri dei lavoratori portuali.

L'inabilità di cui al n. 2) del primo comma del presente articolo è accertata secondo le procedure previste dalle leggi previdenziali in materia.

Art. 38.

I lavoratori portuali, siano essi del 1° ruolo, del 2° ruolo e del ruolo complementare, possono passare da una all'altra categoria nei casi seguenti:

- 1) per necessità di personale di una data categoria in ordine alle esigenze del lavoro segnalate dalla Compagnia portuale;
- 2) per avvenuta specializzazione o qualificazione professionale;
- 3) su domanda del lavoratore alla Direzione della Compagnia semprechè egli abbia requisiti professionali tali da consentire il passaggio richiesto.

Art. 39.

Qualora il numero di lavoratori portuali iscritti nei registri del 1° e 2° ruolo, divenga

esuberante in rapporto all'entità del traffico, la Sezione lavoro portuale, può procedere alla revisione degli organici per consentire la graduale riduzione degli stessi, attraverso il normale svecchiamento e procedendo alla cancellazione di coloro che ne facciano domanda.

Art. 40.

I lavoratori del 2° ruolo passano automaticamente al 1° ruolo in caso di allargamento dell'organico di quest'ultimo o di vacanze nel ruolo stesso fino alla concorrenza dell'organico di cui all'articolo 35.

Il passaggio avviene secondo l'ordine di anzianità di iscrizione al 2° ruolo e in rapporto al numero delle giornate lavorate da ciascun lavoratore nel periodo di sua appartenenza al ruolo stesso.

Art. 41.

I lavoratori del 3° ruolo (complementare) passano automaticamente al 2° ruolo in caso di allargamento dell'organico di quest'ultimo e/o di vacanze nel ruolo stesso fino alla concorrenza dell'organico di cui all'articolo 35.

Il passaggio avviene secondo l'ordine di anzianità di iscrizione al 3° ruolo e in rapporto al numero delle giornate lavorate da ciascun lavoratore nel periodo di sua appartenenza al ruolo stesso.

Art. 42.

L'iscrizione al 3° ruolo complementare dei lavoratori portuali avviene, fino a concorrenza dell'organico fissato a norma dell'articolo 35, su domanda degli aspiranti indirizzata al Presidente dell'Ente portuale regionale corredata dei documenti atti a comprovare il possesso dei requisiti prescritti dall'articolo 152 del Regolamento marittimo.

I criteri per la determinazione della graduatoria ai fini dell'iscrizione nel predetto ruolo sono stabiliti dalla Sezione lavoro portuale dell'Ente regionale in conformità a quanto disposto dal Comitato nazionale del

lavoro portuale di cui all'articolo 48 della presente legge.

Art. 43.

I lavoratori portuali iscritti negli elenchi degli « occasionali » al momento dell'entrata in vigore della presente legge hanno diritto all'iscrizione nei registri di cui all'articolo 34, nei limiti indicati all'articolo 35, anche se hanno superato il limite di età previsto dall'articolo 152 del Regolamento marittimo.

Art. 44.

L'avviamento e l'avvicendamento al lavoro degli operai portuali viene effettuato in conformità a quanto previsto dal comma seguente dalla Compagnia portuale e, per i porti minori, dal Gruppo portuale (articoli 50 e 56).

Vengono avviati al lavoro prima i lavoratori del 1° ruolo, dopo di essi quelli del 2° ruolo e successivamente quelli del 3° ruolo (complementare).

Art. 45.

I lavoratori portuali del 1° e del 2° ruolo, fatta eccezione per quanto riguarda l'avviamento e l'avvicendamento al lavoro, godono dello stesso trattamento salariale e normativo.

I lavoratori portuali del terzo ruolo godono dello stesso trattamento salariale e previdenziale dei lavoratori del 1° e del 2° ruolo e di un trattamento normativo proporzionale al numero di giornate effettuate nel corso dell'anno.

Art. 46.

Al lavoratore portuale che viene iscritto al 2° ruolo in applicazione della presente legge viene riconosciuta una anzianità di servizio proporzionale alla media del numero delle giornate che egli ha lavorato nel periodo di appartenenza agli elenchi degli « occasionali » rapportate alla media delle giornate lavorative effettuate nello stesso pe-

riodo dai lavoratori iscritti al registro di cui all'articolo 150 del Regolamento marittimo.

Art. 47.

I lavoratori portuali hanno i doveri indicati dall'articolo del Regolamento marittimo.

Essi hanno diritto:

a) di partecipare al lavoro della Compagnia portuale (articoli 50 e seguenti) sulla base di turni di rotazione stabiliti dalle norme in vigore;

b) di riscuotere le retribuzioni alle scadenze stabilite ai sensi delle norme del Regolamento interno;

c) di usufruire delle previdenze disposte dalla Compagnia a favore dei lavoratori portuali;

d) di essere designati, in conformità a quanto previsto dall'articolo 55 e seguenti a ricoprire cariche sociali nella Compagnia e presso gli Enti in cui la Compagnia ha diritto di rappresentanza;

e) di proporre reclami avverso provvedimenti adottati dagli Organi della Compagnia e ritenuti in contrasto con le norme in vigore.

COMITATO NAZIONALE
DEL LAVORO PORTUALE

Art. 48.

È costituito il Comitato nazionale del lavoro portuale.

Detto Comitato è composto da:

il Ministro della marina mercantile che ne è il Presidente;

otto rappresentanti degli Enti regionali (dei quali tre del Tirreno, tre dell'Adriatico, uno della Sicilia, uno della Sardegna) designati all'Assemblea dei Presidenti degli Enti stessi;

sei rappresentanti degli utenti ed operatori nominati dall'Unione nazionale delle Camere di commercio, industria, agricoltura e artigianato;

otto rappresentanti delle Compagnie portuali (dei quali tre del Tirreno, tre dell'Adriatico, uno della Sicilia, uno della Sardegna) designati dall'Assemblea dei presidenti delle Compagnie portuali;

due rappresentanti di ciascuno dei Sindacati nazionali più rappresentativi dei lavoratori portuali.

Fino alla costituzione degli Enti portuali regionali sono membri del Comitato i Presidenti degli Enti e Consorzi portuali attualmente esistenti.

Art. 49.

Il Comitato ha il compito di definire:

il trattamento minimo salariale e normativo da corrispondere ai lavoratori portuali sul piano nazionale;

i criteri per la determinazione della graduatoria ai fini della iscrizione al 3° ruolo (complementare dei lavoratori portuali);

i criteri per l'assunzione dei dipendenti degli Enti portuali regionali;

lo stato giuridico dei lavoratori stessi;

i criteri generali per la formazione dei Regolamenti interni delle Compagnie e Gruppi portuali.

COMPAGNIE PORTUALI

Art. 50.

I lavoratori portuali iscritti al 1° e al 2° ruolo di cui agli articoli 34, 35, 36 e 37 sono costituiti in ogni porto in Compagnia portuale o, per i porti minori, in Gruppo portuale soggetti alla vigilanza dell'Ente portuale regionale e, dove esistono, della Sezione territoriale o locale dell'Ente stesso.

La Compagnia o Gruppo portuale ha personalità giuridica. Nei porti maggiori la Compagnia può articolarsi, se necessario, in Sezioni (o Settori).

Art. 51.

Sono organi della Compagnia:

l'Assemblea dei componenti la Compagnia;

il Comitato direttivo;

il Presidente e il Vice-Presidente;

il Collegio dei revisori.

Art. 52.

Fanno parte dell'Assemblea i componenti della Compagnia (lavoratori portuali del 1° e 2° ruolo).

Partecipano all'Assemblea con voto consultivo i lavoratori portuali del ruolo complementare.

L'Assemblea è convocata dal Presidente della Compagnia su decisione del Comitato direttivo almeno una volta ogni tre mesi (per le Compagnie articolate in Sezioni o settori ogni quattro mesi) mediante avviso contenente indicazione del giorno, dell'ora e del luogo dell'adunanza.

L'ordine del giorno di ogni riunione dell'Assemblea è deciso dal Comitato direttivo.

Il Comitato direttivo è tenuto a sottoporre all'Assemblea i problemi per quali vi sia una richiesta in tal senso di almeno un quinto dei componenti a Compagnia.

Art. 53.

L'Assemblea è valida in prima convocazione quando siano presenti più della metà dei componenti la Compagnia ed in seconda convocazione qualunque sia il numero degli intervenuti.

Essa delibera a maggioranza assoluta dei presenti.

Art. 54.

L'Assemblea delibera, nel quadro dello orientamento generale espresso dall'Ente regionale portuale e dalle sue Sezioni, sull'indirizzo dell'attività della Compagnia, sugli

argomenti sottoposti al suo esame dal Comitato direttivo e sulle questioni per le quali venga richiesta la discussione in Assemblea da almeno un terzo dei componenti della Compagnia:

delibera sull'organizzazione dell'avviamento e dell'avvicendamento al lavoro;

delibera sull'organizzazione e sul regolamento interno della Compagnia;

delibera sul numero dei componenti il Comitato direttivo della Compagnia;

elegge la Commissione elettorale la quale ha il compito di formare la lista dei candidati da sottoporre alla votazione dei componenti la Compagnia per la elezione del Comitato direttivo;

approva le proposte da presentare all'Ente portuale regionale e, ove esiste, alla Sezione territoriale e locale dell'Ente stesso relativamente all'organico della Compagnia e alla consistenza del ruolo complementare;

approva il bilancio annuale presentato dal Comitato direttivo.

Le deliberazioni inerenti l'avviamento e l'avvicendamento al lavoro e quelle inerenti l'organizzazione e il regolamento interno della Compagnia sono sottoposte per l'approvazione all'Ente territoriale o locale dell'Ente stesso.

Art. 55.

Il Comitato direttivo è eletto dai componenti la Compagnia mediante votazione a scrutinio segreto su lista presentata dalla Commissione elettorale di cui al quarto comma dell'articolo precedente.

La lista comprende un numero di candidati superiore del 20 per cento al numero dei componenti il Comitato direttivo da eleggere. I candidati sono scelti tra i componenti la Compagnia.

Le elezioni sono valide quando abbiano partecipato alla votazione almeno due terzi dei componenti la Compagnia.

Sono eletti i candidati che hanno ottenuto il maggior numero di suffragi.

I membri del Comitato direttivo restano in carica quattro anni e possono essere rieletti.

Decadono da tale carica coloro che perdono i requisiti previsti dall'articolo 152 del Regolamento marittimo.

Quando il numero dei componenti il Comitato direttivo della Compagnia si riduce di un terzo (a causa di dimissioni, perdita dei requisiti, decessi, eccetera) vengono indette nuove elezioni. Ove non vi provveda il Comitato direttivo della Compagnia le elezioni sono indette dall'Ente portuale regionale o, ove esista, dalla Sezione territoriale o locale dell'Ente stesso.

Art. 56.

Il Comitato direttivo:

1) elegge il Presidente e, ove necessario, uno o più Vice-Presidenti a seconda della dimensione della Compagnia e del numero delle Sezioni (o Settori) che la compongono;

2) presenta all'Assemblea le proposte da sottoporre all'Ente portuale regionale e, ove esiste, alla Sezione territoriale o locale dell'Ente stesso, relativamente agli organici del 1° e 2° ruolo e del ruolo complementare secondo le esigenze dei traffici;

3) organizza ed attua in conformità a quanto previsto dall'articolo 44 della presente legge l'avviamento e l'avvicendamento al lavoro dei lavoratori portuali;

4) dirige tutte le attività della Compagnia;

5) promuove la diffusione della meccanizzazione del lavoro portuale allo scopo di accrescere l'efficienza dei servizi portuali ed elevare le condizioni di lavoro e il livello di vita dei lavoratori;

6) gestisce i mezzi sussidiari ai mezzi di sbarco e imbarco che devono essere forniti alla Compagnia dall'Ente portuale regionale e, dove esiste, dalla Sezione territoriale dell'Ente stesso, provvedendo alla loro guida con l'impiego di lavoratori portuali opportunamente qualificati sul piano professionale;

7) provvede alla organizzazione della guida dei mezzi meccanici di cui al precedente comma con l'impiego di lavoratori

portuali opportunamente qualificati sul piano professionale;

8) promuove e sviluppa l'azione antinfortunistica e di prevenzione delle malattie professionali a tutela dell'integrità fisica e della salute dei lavoratori;

9) promuove ed attua in conformità alle decisioni dell'Ente portuale l'attività di qualificazione delle maestranze addette ai lavori portuali;

10) promuove ed organizza l'attività ricreativa, culturale e sportiva dei lavoratori che operano nei porti valendosi di idonee attrezzature alla cui creazione l'Ente portuale regionale e la Sezione territoriale o locale contribuiscono;

11) elabora il bilancio annuale da sottoporre all'Assemblea;

12) elabora il regolamento interno della Compagnia;

13) assume e revoca gli impiegati dipendenti della Compagnia fissandone, su proposta del Presidente, l'organico, i compiti, le mansioni e il trattamento con l'osservanza di quanto previsto in materia dal Regolamento marittimo e dalla regolamentazione nazionale del rapporto di lavoro per detti lavoratori;

14) nomina i dirigenti tecnici e amministrativi secondo le esigenze della Compagnia sia sul piano tecnico del lavoro portuale sia in ordine alle esigenze del corretto funzionamento dell'Amministrazione interna;

15) decide i provvedimenti necessari, inerenti ogni modificazione tecnologica-normativa-tariffaria, riguardanti l'impiego, la specializzazione, la meccanizzazione del lavoro portuale in tutte le sue fasi.

Art. 56.

I lavoratori portuali del ruolo complementare eleggono con le stesse modalità previste per gli Organi direttivi della Compagnia una propria Commissione col compito di mantenere i rapporti con detti Organi in ordine a tutti i problemi inerenti l'attività della Compagnia.

La Commissione elegge un Presidente che partecipa di diritto con voto consultivo alle riunioni del Comitato direttivo della Compagnia.

Art. 57.

Il Presidente e i Vice-Presidenti devono essere in possesso dei requisiti di cui ai nn. 2), 3), 4) e 5) dell'articolo 152 del Regolamento marittimo.

L'elezione del Presidente e dei Vice-Presidenti è ratificata dal Comitato direttivo dell'Ente portuale regionale o dal Comitato direttivo della Sezione territoriale o locale, dove essa esiste.

Art. 58.

Il Presidente:

convoca e presiede il Comitato direttivo e l'Assemblea e provvede, nell'ambito delle proprie competenze, alla esecuzione delle loro deliberazioni;

adotta le disposizioni necessarie per il buon funzionamento della Compagnia;

provvede alla formazione del bilancio annuale che presenta al Comitato direttivo e, dopo la sua approvazione, all'Assemblea;

promuove, con l'approvazione del Comitato direttivo, ogni iniziativa volta ad accrescere l'efficienza della Compagnia e le condizioni di lavoro e di vita dei lavoratori portuali;

sovrintende all'attività di avviamento ed avvicendamento al lavoro degli operai portuali e ad ogni altra attività della Compagnia;

rappresenta la Compagnia anche in sede giudiziale.

Il Presidente della Compagnia ha l'obbligo di comunicare di volta in volta all'Ente portuale regionale, e dove esiste, alla Sezione territoriale o locale dell'Ente stesso, tutte le notizie riguardanti i componenti della Compagnia che siano necessarie per l'aggiornamento dei registri di cui all'articolo 34.

Art. 59.

Il Vice-Presidente disimpegna le attribuzioni determinate dal Regolamento interno della Compagnia e sostituisce il Presidente in caso di sua assenza o impedimento.

Nel caso in cui siano stati eletti più Vice-Presidenti, le funzioni del Presidente vengono esercitate dal Vice-Presidente più anziano di nomina e in caso di parità più anziano di età.

Nelle Compagnie che non hanno Vice-Presidenti il Comitato direttivo designa uno dei suoi membri a sostituire il Presidente in caso di sua assenza od impedimento.

Art. 60.

Il Presidente e i Vice-Presidenti della Compagnia e, nel caso indicato al terzo comma del precedente articolo 59, il membro del Comitato direttivo che sostituisce il Presidente, sono esonerati dal partecipare ai turni di lavoro. Ad essi viene corrisposta sul bilancio della Compagnia una indennità annua nella misura fissata dal Comitato direttivo della Compagnia.

Art. 61.

Il Presidente e i Vice-Presidenti restano in carica quattro anni e possono essere riconfermati.

Il Presidente e i Vice-Presidenti decadono dalla carica quando perdono i requisiti di cui ai punti 2), 3), 4) e 5) dell'articolo 152 del Regolamento marittimo e in caso di voto di sfiducia espresso dal Comitato direttivo e dall'Assemblea.

In tal caso il Comitato direttivo procede a una nuova elezione.

Art. 62.

Il collegio dei revisori è costituito a norma dell'articolo 180 del Regolamento marittimo ed esplica le funzioni indicate dallo articolo 181 del Regolamento stesso.

Art. 63.

Nelle Compagnie dei porti maggiori, articolate in Sezioni o Settori, gli organi direttivi di dette Sezioni o Settori hanno funzioni tecniche di organizzazione e specializzazione del lavoro in ordine a quanto previsto al secondo comma dell'articolo 54, ai commi ottavo, nono e quindicesimo dell'articolo 55 e al comma quattordicesimo dello stesso articolo 55 per quanto concerne i dirigenti tecnici.

Ciascuna Sezione o Settore è diretta da un Consiglio tecnico eletto con le stesse modalità previste per il Comitato direttivo della Compagnia.

Tale Consiglio tecnico designa nel suo seno un Capo (e, ove necessario, un Vice-Capo) di Sezione o Settore.

L'Assemblea dei lavoratori portuali di ciascuna Sezione o Settore è convocata dal Consiglio distintamente dall'Assemblea generale della Compagnia almeno una volta ogni tre o quattro mesi.

Art. 64.

Nei porti o approdi di minor traffico i lavoratori portuali sono costituiti in Gruppo portuale.

La struttura e le funzioni del Gruppo portuale sono analoghe a quelle della Compagnia portuale.

Art. 65.

Le norme contemplate dal Codice della navigazione, dal suo Regolamento di applicazione e da ogni altra legge in vigore che siano discordanti da quelle indicate nella presente legge si intendono sostituite o modificate da queste ultime.