

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1026

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

MAROCCO, PICCOLI, BASSI, BELCI, FEDERICO, LA ROCCA, LUCCHESI, MARZOTTO CAOTORTA, MORAZZONI, PICCINELLI, TOMBESI, ZOPPI

Presentata il 18 gennaio 1977

Riforma dell'ordinamento portuale

ONOREVOLI COLLEGHI! — La necessità di una riforma portuale nel nostro paese è avvertita ormai da molti anni. Fatti recenti, come la crisi energetica, la riapertura del Canale di Suez e le stesse difficoltà insorte nell'economia italiana hanno contribuito a sottolineare tale necessità: è emersa chiaramente l'incidenza dei problemi portuali su tutti i settori della nostra vita produttiva, ed ancor più urgente si è fatta la ricerca di soluzioni ispirate allo scopo fondamentale di assicurare una maggiore efficienza ed economicità ai nostri scali marittimi. Ciò è valso ad ampliare il dibattito in materia, che è venuto arricchendosi via via di contenuti grazie all'apporto di alcune proposte di legge presentate da deputati tra il 1972 ed il 1975, di due disegni di legge ministeriali presentati nell'aprile 1975, nonché di vari progetti e memorie ad opera di organismi sindacali, associazioni imprenditoriali, enti di gestione e centri di studi portuali.

Alla luce di questo dibattito, nella passata legislatura la Commissione trasporti della Camera aveva affidato ad un comitato ristretto il compito di elaborare un documento unitario di riforma dell'ordinamento dei porti in base ai testi parlamentari e gover-

nativi esistenti e tenendo conto dei risultati di varie udienze conoscitive nel corso delle quali la stessa Commissione aveva interpellato tutti i principali soggetti operanti nel settore. Il comitato aveva proceduto con assiduità ed era giunto a predisporre una traccia di articolato che avrebbe dovuto essere esaminato dalla Commissione pochi giorni prima della fine della legislatura.

La ripresa dei lavori parlamentari non ha visto riaffacciarsi tutte le proposte del recente passato; ma non certo a causa di un diminuito interesse per l'argomento, quanto probabilmente perché si preferiva partire da una base di discussione la più larga possibile, quale si era cercato di realizzare, appunto, col lavoro del comitato ristretto. Ad una funzione del genere intende collegarsi la presente proposta, che si avvale al massimo dei risultati dello sforzo unitario compiuto da detto comitato oltreché di ulteriori puntualizzazioni derivate da riflessioni ed accertamenti tecnici successivi.

Va subito dichiarato che con questa proposta non si pretende di delineare una riforma completa ed esauriente dell'ordinamento dei nostri porti. È a tutti noto quanti e quanto complessi siano i « nodi » da

sciogliere prima di arrivare ad un simile obiettivo. La delicatezza della materia, con le sue implicazioni economico-sociali e con i suoi aspetti operativi, è troppo grande perché non si richieda un attento studio ed una prudente verifica di qualsiasi modifica radicale.

Ciò vale in particolar modo per le questioni attinenti al lavoro portuale, da tempo oggetto di controversie apparentemente irriducibili e per cui tanto più indispensabile appare una rigorosa verifica quale potrebbe risultare da un'apposita indagine parlamentare.

Ad una riforma velleitariamente onnicomprensiva, pertanto, sembra preferibile, perché più realistica, una riforma che risponda anzitutto al requisito della gradualità. A tale scopo si tratta soprattutto di introdurre nell'attuale situazione alcuni elementi innovativi, capaci di suscitare successive evoluzioni che siano però controllabili ed orientabili secondo un principio di progressiva razionalizzazione dell'ordinamento.

Il primo risultato da raggiungere in questo modo dovrà essere l'avvio di una effettiva politica portuale: cioè di un'azione pubblica che non sia più intesa come interventismo sporadico frammentario, ma come continuità dell'impegno nel perseguire l'aggiornamento delle strutture istituzionali e fisiche dei nostri porti rispetto all'incessante progresso tecnologico e produttivo. Il che porta inevitabilmente a riconsiderare i problemi portuali come un tutto organico da affrontare con coerenza nell'ambito dell'economia complessiva del paese e con l'ottica temporale adeguata ad un settore dove le opere si calcolano per i decenni e dove l'unità di misura degli investimenti è ormai la decina di miliardi di lire.

Ne deriva che una politica portuale valida non può che avere un carattere programmatico. Per questo la proposta parte impostando la struttura fondamentale, cioè gli organi (Titolo I) e gli strumenti (Titolo II), della programmazione portuale.

Viene anzitutto precisato il ruolo centrale del Ministero della marina mercantile nel promuovere ed attuare la politica portuale programmatica subordinatamente alla programmazione economica nazionale (articolo 1). In proposito, va rilevato che una segmentazione della responsabilità di tale politica in una pluralità di soggetti impedirebbe qualsiasi reale coordinamento al livello nazionale fra i diversi scali. Diverso,

naturalmente, è il discorso della partecipazione delle varie istanze territoriali, e delle Regioni in primo luogo, al momento elaborativo delle scelte attinenti alla programmazione portuale. Partecipazione che si realizza: sia attraverso la fornitura di elementi conoscitivi da parte di ogni singola Regione marittima, circa i dati di carattere economico e territoriale interessanti i rispettivi porti, nella fase istruttoria della programmazione del settore (articolo 4); sia attraverso l'espressione del parere della Commissione consultiva interregionale, cioè delle Regioni nel loro insieme, nella fase di approvazione dello strumento fondamentale di detta programmazione (articolo 9).

La funzione di sintesi coordinatrice ed unificatrice della politica portuale programmatica, affidata al Ministero della marina mercantile, viene avvalorata nella sostanza dall'apporto di un organismo nuovo per il nostro ordinamento, ma sotto varie forme positivamente sperimentato in altri Paesi, primo fra i quali la Gran Bretagna, e non a caso largamente auspicato da molti anche in Italia: il Comitato nazionale dei porti (articoli 2, 3 e 4). I compiti essenzialmente tecnico-economici, non decisionali ma consultivi e propositivi, affidati a questo Comitato spiegano il largo pluralismo delle competenze portuali in esso inserite. E spiegano altresì l'individuazione, al suo interno, di un gruppo di lavoro costituito da esperti, avente il compito di svolgere con sistematicità gli studi e le istruttorie necessarie all'espletamento dell'attività del Comitato plenario.

Quali corrispondenti periferici del Comitato, funzionalmente correlati alla sua attività, sono le sei Conferenze organizzative portuali (articoli 5, 6 e 7): composte con larga partecipazione di istanze locali, esse concorrono a dare elementi per la politica portuale programmatica riflettendo l'articolarsi della nostra portualità in diversi « spazi » geo-economici legati alla morfologia stessa della penisola. Designando tali Conferenze, non si è voluta anticipare l'individuazione di quei « sistemi » portuali di cui si parla a partire dal « Progetto 80 » ma che non è stato finora agevole definire: ciò avrebbe contraddetto, fra l'altro, al gradualismo cui si ritiene di doversi attenere. Ma è indubbio che l'istituzione di simili Conferenze potrebbe costituire un'occasione di verifica delle condizioni di sviluppo dei « sistemi » portuali nel nostro paese, senza alcun pre-

giudizio per le decisioni che riguardino il concreto configurarsi degli stessi.

La programmazione portuale trova il suo strumento primario nel Piano nazionale dei porti (articoli 8 e 9), predisposto dal Comitato nazionale dei porti e coordinato col Piano nazionale dei trasporti. Sulla sua attuazione vigila il Ministro per la marina mercantile (articolo 12). L'ampiezza del suo campo applicativo e la sua durata decennale (con revisione ogni cinque anni) ne fanno il quadro di riferimento di tutte le scelte in materia di politica portuale. Ad esso si adeguano i piani regolatori dei porti (articolo 10) ed i piani esecutivi di opere portuali (articolo 11).

* * *

Subordinata alle scelte programmatiche quale si determineranno attraverso il Piano nazionale dei porti, è la classificazione portuale (Titolo III). A differenza di quella vigente, che, come si sa, risale al 1885, essa non rappresenta più un dato rigido vincolato a parametri stabiliti a priori, ma diviene tale da adeguarsi via via alle finalità ed alle direttive della politica portuale. Nel rispetto di precise condizioni obiettive ma in relazione al variare delle esigenze e dei vincoli della programmazione portuale, la classificazione (articolo 13) è infatti operata dal Piano nazionale dei porti (articolo 14). Questo fissa per ciascun porto quelle che possiamo chiamare le due coordinate della classificazione: la categoria, ossia il rango; e la qualifica, ossia la funzione esclusiva o prevalente. In tal modo non si è voluto adottare un criterio classificatorio più o meno soggettivo ed astratto. Al contrario, si è mirato a rendere la classificazione capace di applicarsi organicamente all'intera portualità nazionale.

Dalle varie combinazioni fra categoria e qualifica si ha che: di preminente interesse nazionale (articolo 15) possono essere solo i porti commerciali (articolo 18); d'interesse nazionale (articolo 16) possono essere sia i porti commerciali, che quelli industriali (articolo 20) e quelli pescherecci (articolo 21); d'interesse locale (articolo 17) possono essere i porti commerciali e quelli pescherecci, mentre lo sono comunque i porti turistici (articolo 22) e quei porti che non abbiano requisiti per venire classificati in altra maniera. Dato che lo scopo sostanziale della classificazione consiste nella ripartizione degli oneri relativi alla costruzione ed alla

manutenzione delle opere, un quadro classificatorio come quello accennato mira a rendere possibili interventi infrastrutturali adeguati alle diverse caratteristiche operative oltre che al diverso ruolo dei porti. A ciò risponde anche l'individuazione di sezioni di porto commerciale specializzate per l'industria o per la pesca o per il turismo (articolo 19) accanto alla definizione delle figure di porto industriale, di porto peschereccio e di porto turistico.

* * *

Quanto al finanziamento ed all'esecuzione delle opere portuali (Titolo IV), si è ritenuto utile premettere una tassativa definizione delle opere ed attrezzature oggetto d'intervento (articolo 23). I soggetti pubblici chiamati a farsi carico delle medesime sono, da un lato, ed in varia misura a seconda dei casi, lo Stato, le Regioni e i comuni o consorzi inter-comunali, e, dall'altro, gli Enti autonomi di gestione portuale, ove esistono (articolo 24).

Particolare rilievo assume la costituzione di un Fondo opere portuali (articolo 25), avente lo scopo di finanziare in via ordinaria le spese a carico dello Stato per la costruzione e la manutenzione di opere ed attrezzature portuali. Tale Fondo dovrà essere alimentato da una congrua rivalutazione delle tasse e soprattasse di ancoraggio previste per tutti i porti, come meglio si vedrà in seguito, oltre che da stanziamenti *ad hoc* da parte dello Stato. Si è ritenuto doppiamente utile stabilire una forma di sostegno istituzionalizzata degli interventi infrastrutturali. Anche se è da supporre che per quelli di carattere straordinario si dovrà far ricorso a specifiche decisioni di spesa, infatti, il destinare alla realizzazione di opere portuali una quota di risorse ricavate dal loro utilizzo consentirà di stabilire un preciso collegamento fra i livelli di tassazione per l'uso delle infrastrutture ed i livelli del costo di manutenzione e costruzione delle medesime. Inoltre la continuità del flusso finanziario così garantito potrà rendere più regolare e più tempestiva l'azione dello Stato.

Per agevolare al massimo la realizzazione delle opere portuali e per assicurare il più alto grado di efficienza tecnica è poi disposto (articolo 26) che la progettazione e la direzione dei lavori siano affidate, ove non si abbiano Enti autonomi di gestione, agli uffici del genio civile per le opere ma-

ritime, mentre l'esecuzione dovrà essere affidata ad un'impresa specificamente qualificata. Quando si tratti di progetti di una certa entità, la progettazione esecutiva sarà oggetto di finanziamento autonomo. Ma va sottolineata soprattutto la norma che per la realizzazione di opere previste dal Piano nazionale dei porti adotta un istituto che ha fatto buona prova in altri settori, primo fra i quali quello delle autostrade: l'istituto della « concessione » (estesa o non all'esercizio).

* * *

Le gestioni portuali (Titolo V) sono riferite alla qualifica dei porti e distinte a seconda della categoria. Così, per la gestione dei porti commerciali (articolo 27) si prevedono Enti denominati « Ente autonomo del porto » in tutti gli scali che il Piano dichiarerà di preminente interesse nazionale, mentre negli scali di altra categoria si ammettono ipotesi diverse a seconda della situazione locale.

La gestione dei porti industriali (articolo 28), quella dei porti pescherecci (articolo 29) e quella dei porti turistici (articolo 30), quando non sia regolata da un atto di concessione è attribuita ad Enti o Consorzi all'uopo costituiti. Per i porti industriali è anche previsto l'affidamento della gestione a società a prevalente partecipazione pubblica. Per i porti pescherecci è opportunamente prevista la possibilità della partecipazione alla gestione da parte di cooperative di pescatori. Per i porti pescherecci e per quelli turistici è fatto posto al ruolo delle Regioni e dei comuni ai livelli di categoria portuale di più diretta pertinenza.

Come si vede, si è scartata l'idea di sottoporre la gestione dei porti nazionali ad un unico schema supposto valido per tutti. Si è infatti ritenuto che in questo campo fosse più che mai indispensabile procedere sperimentalmente, senza precipitare scelte che potrebbero compromettere il funzionamento dei nostri scali ancor più di una mancata riforma. Le soluzioni adottate, quindi, non pregiudicano alcuna direttiva futura, benché avvino un indubbio processo di rinnovamento dell'assetto gestionale.

* * *

La portata riformatrice della proposta, pur nel suo motivato gradualismo, è confermata dalle molte norme transitorie e finali

(Titolo VI), intese per la maggior parte a disciplinare il passaggio dall'attuale al nuovo ordinamento.

A quelle dedicate al primo insediamento del Comitato nazionale dei porti, che si è voluto il più sollecito possibile (articolo 31), ed al relativo Regolamento (articolo 32) si collega la norma che disciplina sede, competenza territoriale e prima riunione delle Conferenze organizzative portuali (articolo 37). Sempre riguardo al Comitato nazionale dei porti, merita di essere segnalata la norma (articolo 33) con la quale si dispone nell'ambito del Ministero della marina mercantile un fondo per la copertura delle spese di funzionamento del Comitato nazionale dei porti: fondo alimentato dalla rivalutazione delle tasse e soprattasse di ancoraggio di cui già si è detto e su cui si tornerà fra breve. Si è inteso così procurare al Comitato nazionale dei porti un minimo di mezzi idonei a consentire lo svolgimento dei compiti istruttori e documentativi ad esso conferiti.

Alla precisazione delle competenze in materia portuale del Ministero della difesa (articolo 34) e del Ministero dei lavori pubblici (articolo 35), segue la precisazione di quelle del Consiglio superiore della marina mercantile in relazione al nuovo ordinamento (articolo 36).

Stabilito che, precedentemente all'approvazione del Piano nazionale dei porti, in materia di politica portuale si applicano le disposizioni in vigore (articolo 38), viene sancito il termine per rivedere e adeguare di conseguenza gli attuali piani regolatori dei porti (articolo 39). Contestualmente resta sospesa qualsiasi decisione in materia di classificazione portuale prima dell'insediamento del Comitato nazionale dei porti, mentre da allora, e fino all'approvazione del Piano nazionale dei porti, tali decisioni sono assumibili con una procedura che richiede il parere del Comitato stesso (articolo 40).

Fino all'entrata in vigore del Piano, comunque, sono attribuiti alla categoria dei porti di preminente interesse nazionale nove scali: peraltro, non volendosi condizionare la libertà di scelta del Piano, è disposto che, fino all'attivazione di questo, la loro gestione continui nella forma vigente (articolo 41). Tale attribuzione, ovviamente, non vuole anticipare le future decisioni programmatiche. Nella sua provvisorietà, essa si limita soltanto a registrare l'incidenza

economica, sotto il profilo sia industriale e sia commerciale, di quei porti: i quali (per Palermo e per Cagliari si aggiunge il requisito di essere i porti principali delle due maggiori isole) nel 1974 hanno movimentato complessivamente, non contando i prodotti petroliferi, 51.245.930 tonnellate di merci varie, ossia oltre il 42 per cento del totale di 121.956.739 tonnellate sbarcate e imbarcate in tutti i porti nazionali (confrontare ISTAT, *Annuario statistico della navigazione marittima*, vol. XXIX, Roma 1976, tav. 16).

Poiché si è convinti che la riorganizzazione portuale non può prescindere da un efficace meccanismo di finanziamento degli investimenti nel settore, si è disposto (articolo 42) che entro un anno si proceda a coordinare l'insieme delle tasse e dei diritti marittimi e che, in questo quadro, venga rivalutato l'ammontare delle tasse e soprattutto riscosse in tutti i porti (come è noto, altre tasse e diritti sono previsti solo per certi scali). Quest'ultima disposizione non contraddice il principio, largamente condiviso, secondo cui le grandi infrastrutture portuali non possono essere finanziate che dallo Stato e dagli Enti pubblici: infatti, è vero che l'utilità sociale di esse non si esaurisce nella prestazione dei servizi ai singoli utenti; ma è anche vero che il godimento di tali servizi da parte di soggetti determinati che ne fruiscono per trarne un immediato profitto, legittima la richiesta di un adeguato corrispettivo (basti ricordare l'esempio dei pedaggi autostradali). Ora, se si considera che il totale di dette tasse e soprattutto nell'ultimo anno non gravato dalla crisi mondiale dei traffici, ossia nel 1973, ha oltrepassato di poco i 6 miliardi di lire (confrontare Ministero della marina mercantile, *La Marina mercantile nel 1973*, Roma 1975, Tavv. VII/11 e VII/12), ci si può immediatamente rendere conto di quanto i livelli attuali siano sottodimensionati. Sulla misura della necessaria rivalutazione si è ritenuto di rinviare la decisione alla responsabilità politica del Governo ed al suo apprezzamento della situazione concreta. Qui ci si è limitati a ribadire il concetto di collocare anche la tassazione dei servizi infrastrutturali su basi economiche, ed a porre l'adeguamento di tale tassazione in rapporto all'obiettivo di alimentare, nella rispettiva misura del 99 per cento e dell'1 per cento, i due fondi di cui si è già detto: ossia il Fondo opere portuali ed il fondo

destinato a coprire le spese di funzionamento del Comitato nazionale dei porti.

Ad una più funzionale organizzazione dei porti mira anche la trasformazione in Ente autonomo del porto (articolo 43) degli enti, consorzi e provveditorati al porto preposti ai porti commerciali cui il piano assegna la categoria di porto di preminente interesse nazionale, nonché delle aziende dei mezzi meccanici e magazzini che operino in porti commerciali definiti di tale categoria e non gestiti da uno dei suindicati soggetti. Ma, allo stesso scopo, importante appare soprattutto la disposta revisione delle norme regolanti i detti Enti autonomi del porto (articolo 44), siano essi costituiti come tali, ovvero risultanti dalla trasformazione ora vista. Tale revisione mira a dare all'azione degli enti preposti ai porti commerciali di preminente interesse nazionale un carattere essenzialmente imprenditoriale, assicurando loro una reale autonomia basata su spiccati poteri d'iniziativa, su una estesa competenza progettuale e sulle possibilità di procurarsi i fondi necessari attraverso l'autofinanziamento.

Sulla stessa linea di riorganizzazione funzionale delle gestioni si colloca anche la norma (articolo 45) che istituzionalizza in un Comitato d'intesa portuale il contatto ed il coordinamento fra tutti i soggetti pubblici operanti nell'ambito dei porti commerciali non di preminente interesse nazionale privi di un ente che li gestisca unitariamente. Operatività imprenditoriale ed autosufficienza finanziaria, cioè caratteristiche analoghe a quelle che si sono volute assegnare alla gestione dei porti commerciali, sono infine previste per la gestione dei porti industriali, pescherecci e turistici non affidati in concessione (articolo 46).

* * *

Dalle linee suesposte si ritiene possa risultare con sufficiente chiarezza la portata innovativa della proposta, la sua aderenza ad aspettative diffusamente manifestate dal settore, ed al tempo stesso la sua attitudine a regolare lo sviluppo della nostra vita portuale, coerentemente con lo sviluppo dell'intero sistema dei trasporti e nel quadro complessivo economico nazionale, con fisiologica continuità, col minimo degli attriti e, probabilmente, col massimo dei consensi ottenibili nell'attuale situazione.

PROPOSTA DI LEGGE

TITOLO I

ORGANI DELLA PROGRAMMAZIONE PORTUALE

ART. 1.

*(Compiti del Ministro
della marina mercantile).*

Il Ministro della marina mercantile promuove e attua la politica portuale marittima, nel quadro della programmazione economica nazionale e secondo le modalità indicate dalla presente legge, sulla base del Piano nazionale dei porti di cui al successivo articolo 8.

Ferma restando ogni sua competenza per tutto quanto attiene ai porti marittimi, il Ministro della marina mercantile assume le iniziative necessarie per la revisione delle norme che riguardano:

a) l'organizzazione centrale e periferica dell'amministrazione della marina mercantile, al fine di adeguarne il personale e i mezzi alle accresciute esigenze ed ai nuovi compiti ad essa assegnati;

b) le funzioni svolte nei porti marittimi dalle altre amministrazioni, allo scopo di accrescerne l'efficienza attraverso lo snellimento delle relative procedure, la definizione dei limiti delle rispettive competenze e la fissazione di criteri di coordinamento complessivo anche in vista di una armonizzazione delle funzioni stesse con lo svolgimento delle attività portuali;

c) l'istituzione e l'esercizio dei punti franchi, l'istituzione, riscossione e devoluzione delle tasse di ancoraggio e degli altri diritti marittimi, nonché il trattamento tributario degli Enti e Consorzi autonomi portuali, dei Provveditorati al porto e delle aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini generali;

d) le agevolazioni creditizie e fiscali per la realizzazione delle opere marittime di cui all'articolo 23 della presente legge, nonché la progettazione e la costruzione delle medesime opere;

e) il procedimento espropriativo da applicarsi nei casi indicati dal Piano nazio-

nale dei porti, per l'acquisizione di nuove aree che siano ritenute necessarie per l'ordinato funzionamento e per lo sviluppo di un porto;

f) ogni altro aspetto della materia portuale che si renda necessario disciplinare in conformità alle direttive stabilite dal Piano nazionale dei porti.

ART. 2.

*(Costituzione e attribuzioni
del Comitato nazionale dei porti).*

Presso il Ministero della marina mercantile è costituito il Comitato nazionale dei porti. Esso ha i seguenti compiti:

a) studia e predispose il Piano nazionale dei porti di cui al successivo articolo 8;

b) redige una relazione annuale sullo stato dell'economia portuale, seguendo, al livello nazionale, l'attuazione degli indirizzi di politica portuale già programmati;

c) esamina e dà parere sui progetti di sviluppo, miglioramento e coordinamento dei collegamenti del sistema dei trasporti marittimi con gli altri sistemi di trasporto;

d) dà parere obbligatorio per l'approvazione dei piani regolatori portuali sotto il profilo della loro idoneità al fabbisogno e della loro rispondenza alle direttive del Piano nazionale dei porti;

e) dà parere per l'approvazione dei piani esecutivi di cui all'articolo 11, relativamente ai porti classificati di preminente interesse nazionale in base all'articolo 15, lettera b);

f) svolge analisi relative alle gestioni portuali ed indica i criteri intesi ad accrescere l'economicità e l'efficienza delle gestioni stesse;

g) dà parere obbligatorio sulle proposte del Governo relative alla creazione, fusione e trasformazione di Enti o Consorzi autonomi portuali, Provveditorati al porto e Aziende dei mezzi meccanici e magazzini, nonchè sulle modifiche attinenti alla loro circoscrizione territoriale;

h) dà parere sulla determinazione delle tariffe dei servizi nei porti di preminente interesse nazionale;

i) dà parere su tutti gli altri temi portuali per i quali, obbligatoriamente o facoltativamente, sia interpellato dal Ministro della marina mercantile;

l) studia ogni altra questione rilevante per la politica portuale, al fine di aumentare il grado di produttività e di competitività dei porti.

Il Comitato esamina periodicamente lo stato di attuazione del Piano nazionale nonché quello dei piani esecutivi dei porti, formulando osservazioni e proposte.

ART. 3.

*(Composizione
del Comitato nazionale dei porti).*

Il Comitato nazionale dei porti è presieduto dal Ministro della marina mercantile, che può all'uopo delegare il Sottosegretario, ed è composto:

1) dai titolari delle seguenti Direzioni generali del Ministero della marina mercantile o da un loro sostituto: demanio marittimo e porti; lavoro marittimo e portuale; navigazione e traffico marittimo; naviglio; pesca marittima;

2) dal titolare della Direzione generale delle opere marittime del Ministero dei lavori pubblici o da un suo sostituto;

3) dall'ispettore generale delle capitanerie di porto o da un suo sostituto;

4) da un rappresentante, avente qualifica non inferiore a quella di dirigente superiore, per ciascuno dei seguenti Ministeri: bilancio e programmazione economica; commercio con l'estero; finanze; industria, commercio e artigianato; partecipazioni statali; tesoro; trasporti;

5) da un rappresentante del Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno;

6) da due rappresentanti dei lavoratori portuali e da un rappresentante per ciascuna delle tre confederazioni dei lavoratori più rappresentative su scala nazionale;

7) da un rappresentante per ciascuna delle seguenti categorie di utenti portuali: agenti marittimi; armatori; commercianti; industriali; spedizionieri;

8) dai presidenti delle conferenze organizzative portuali di cui al successivo articolo 5;

9) dai presidenti degli enti autonomi che gestiscano porti di preminente interesse nazionale;

10) da un esperto per ciascuno dei seguenti campi: economia dei trasporti; economia dello sviluppo industriale; opere ma-

rittime; problemi finanziari; urbanistica e assetto del territorio; nonché da esperti di altri campi che risultino di particolare interesse per l'attività del Comitato, fino ad un massimo di cinque.

I componenti di cui al n. 10 costituiscono un gruppo di lavoro permanente del Comitato. Esso ha il compito di svolgere le analisi, le istruttorie e le verifiche necessarie all'espletamento delle funzioni del Comitato plenario. Tale gruppo elegge nel proprio interno un coordinatore ed imposta la propria attività secondo un programma riferito all'ordine dei lavori del Comitato. Ove occorra, per ricerche e documentazioni di carattere specifico esso può avvalersi di istituti e organismi tecnico-scientifici esterni iscritti in apposito albo da istituire con decreto del Ministro della marina mercantile.

I componenti del Comitato sono nominati dal Ministro della marina mercantile. La nomina avviene previa designazione: per quanto riguarda quelli di cui al n. 4) del primo comma del presente articolo, delle rispettive amministrazioni; per quanto riguarda quello di cui al n. 5), del Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno; per quanto riguarda quelli di cui ai nn. 6) e 7), delle rispettive organizzazioni sindacali e di categoria più rappresentative su scala nazionale. I componenti di cui al n. 10) sono designati dallo stesso Ministro, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile.

I componenti del Comitato durano in carica cinque anni e, alla scadenza, possono essere riconfermati. I componenti eventualmente nominati nel corso del quinquennio per sopperire alle vacanze che si siano formate nelle varie categorie, rimarranno in carica fino al compimento del quinquennio.

Gli uffici di segreteria del Comitato sono costituiti da un segretario e da tre vice-segretari, scelti dal Ministro della marina mercantile fra il personale direttivo dell'amministrazione centrale o periferica.

ART. 4.

*(Convocazione e funzionamento
del Comitato nazionale dei porti).*

Il Comitato nazionale dei porti viene convocato dal Ministro della marina mercantile una volta al trimestre, ovvero in qualsiasi tempo su richiesta di almeno dieci suoi membri.

Le adunanze del Comitato sono valide quando siano presenti almeno venti componenti. Le deliberazioni vengono adottate a maggioranza di voti. In caso di parità prevale il voto del presidente.

Il gruppo di lavoro di cui al secondo comma del precedente articolo viene convocato dal coordinatore quando necessario, e comunque almeno una volta al mese.

Nel corso della propria attività il Comitato potrà interpellare qualsiasi organo della pubblica amministrazione in grado di fornire dati ed indicazioni utili per l'attività stessa. In ogni caso, esso dovrà richiedere ad ogni singola regione marittima elementi conoscitivi in merito alle situazioni ed ai programmi di ordine economico e territoriale che possano riflettersi sui rispettivi porti.

ART. 5.

*(Istituzione e compiti
delle conferenze organizzative portuali).*

Sono istituite le conferenze organizzative portuali dell'Alto Tirreno, del Basso Tirreno, dell'Jonio e Basso Adriatico, dell'Alto Adriatico, della Sicilia e della Sardegna.

Le conferenze si riuniscono periodicamente per formulare raccomandazioni e proposte, collaborando con l'amministrazione della marina mercantile.

Il Ministro della marina mercantile, di sua iniziativa o su proposta del Comitato nazionale dei porti, richiede alle conferenze organizzative portuali relativamente ai porti della rispettiva circoscrizione:

a) elementi per la redazione del piano nazionale dei porti;

b) parere per l'approvazione dei piani regolatori dei porti che non siano di preminente interesse nazionale, sotto il profilo della reciproca compatibilità in base al piano nazionale;

c) parere obbligatorio per l'approvazione dei piani esecutivi di cui all'articolo 11, riferiti ai porti che non siano di preminente interesse nazionale;

d) osservazioni sull'andamento delle gestioni portuali;

e) parere sulla creazione, fusione e trasformazione di enti e consorzi autonomi portuali, di provveditorati al porto o di aziende dei mezzi meccanici e magazzini, nonché sulle modifiche attinenti alla loro circoscrizione territoriale:

f) proposte per la classificazione e specializzazione dei porti non di preminente interesse nazionale;

g) parere sulla determinazione delle tariffe dei servizi nei porti non di preminente interesse nazionale;

h) parere su ogni altra questione che abbia rilievo per la politica portuale nazionale.

ART. 6.

(Composizione
delle conferenze organizzative portuali).

Il presidente di ciascuna conferenza organizzativa portuale è il direttore della direzione marittima presso la quale la conferenza trovasi istituita.

La conferenza è composta come segue:

1) dai direttori delle direzioni marittime comprese nel rispettivo ambito;

2) dai comandanti delle capitanerie di porto comprese nel rispettivo ambito;

3) dai titolari degli uffici del genio civile - opere marittime esistenti nell'ambito territoriale di competenza della conferenza organizzativa portuale;

4) dai capi delle circoscrizioni doganali comprendenti i porti di competenza della conferenza organizzativa portuale;

5) dai direttori dei compartimenti delle ferrovie dello Stato e dai direttori dei compartimenti dell'ANAS competenti per il territorio in cui ricadono i suddetti porti;

6) da tre rappresentanti per ogni Regione nel cui territorio rientrano i porti medesimi;

7) dai presidenti delle camere di commercio, industria, agricoltura e artigianato delle province nel cui territorio rientrano i porti di cui sopra, o da un loro rappresentante;

8) dal sindaco o da un suo delegato per ogni comune capoluogo di provincia il cui territorio sia compreso nell'ambito di competenza delle conferenze organizzative portuali;

9) da due rappresentanti dei lavoratori portuali dell'ambito territoriale di competenza della conferenza e da tre rappresentanti per ciascuna delle tre confederazioni dei lavoratori più rappresentative su scala nazionale;

10) da un rappresentante per ciascuna delle seguenti categorie di utenti portuali dell'ambito territoriale di competenza della

conferenza: agenti marittimi, armatori; commercianti; industriali; spedizionieri;

11) dal presidente di ogni ente autonomo di gestione portuale e di ogni azienda dei mezzi meccanici e magazzini che operi in un porto di competenza della conferenza.

Alle conferenze organizzative portuali interessanti i territori di cui al primo comma dell'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1967, n. 1523, partecipa un rappresentante del Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.

I componenti delle conferenze organizzative portuali sono nominati con decreto del Ministro della marina mercantile previa designazione; per quanto concerne quelli di cui al n. 6) del primo comma del presente articolo, del rispettivo consiglio regionale attraverso elezione che assegni due rappresentanti alla maggioranza e uno alla minoranza; per quanto concerne quelli di cui ai nn. 9) e 10), delle rispettive organizzazioni sindacali e di categoria più rappresentative su scala nazionale.

I componenti delle conferenze organizzative portuali restano in carica per cinque anni e, dopo la scadenza, possono essere confermati. I componenti che siano nominati nel corso del quinquennio per sopprimere ad eventuali vacanze formatesi nelle diverse categorie, rimarranno in carica fino al termine del quinquennio.

Ogni conferenza organizzativa portuale si avvale di un ufficio di segreteria costituito da un segretario, scelto, su proposta del rispettivo presidente, dal Ministro della marina mercantile fra il personale dell'amministrazione oppure del Corpo delle capitanerie di porto anche a disposizione.

ART. 7.

(Convocazione e funzionamento delle conferenze organizzative portuali).

Ciascuna conferenza organizzativa portuale viene convocata dal suo presidente almeno tre volte all'anno, ovvero in qualsiasi tempo su richiesta di almeno un terzo dei suoi membri.

Le adunanze di ciascuna conferenza sono valide quando siano presenti almeno la metà più uno dei rispettivi componenti. Le deliberazioni vengono prese a maggioranza di voti. Nei casi di parità prevale il voto del presidente.

TITOLO II
STRUMENTI
DELLA PROGRAMMAZIONE PORTUALE

ART. 8.

(Piano nazionale dei porti).

Per aumentare il grado di competitività e di efficienza dei porti marittimi e per incentivare e migliorare il traffico nazionale ed internazionale, il Ministro della marina mercantile adotta il piano nazionale dei porti elaborato dal Comitato nazionale dei porti.

Il piano nazionale dei porti:

a) determina la categoria e la qualifica dei porti nei termini di cui all'articolo 14 e successivi;

b) determina l'ambito territoriale dei porti in relazione alle esigenze del loro sviluppo, alle caratteristiche qualitative e quantitative del traffico che vi si svolge, ai servizi esistenti, ai collegamenti con il sistema aereo, idroviario, ferroviario e viario nazionale ed internazionale;

c) dispone nuovi insediamenti portuali che si palesino eventualmente necessari in rapporto al prevedibile andamento delle correnti di traffico od a nuove esigenze connesse con lo sviluppo industriale, determinando il numero, la categoria di appartenenza e la circoscrizione dei medesimi in base alla funzione loro assegnata;

d) per ciascun porto di preminente interesse nazionale di cui alla lettera b) dell'articolo 15, stabilisce piani di ristrutturazione, di conversione e di potenziamento, indicando e motivando le priorità ed i tempi da osservarsi per la loro realizzazione;

e) indica la previsione di spesa per tutte le opere e le attrezzature portuali marittime da realizzarsi, specificandone per ciascun porto, a seconda dei casi, l'ammontare da porre a carico del bilancio dello Stato, delle Regioni e dei comuni, nonché degli enti o consorzi autonomi portuali, dei provveditorati al porto, delle aziende dei mezzi meccanici e della Cassa per il mezzogiorno;

f) per l'esecuzione delle opere previste e per l'ampliamento del demanio portuale mediante acquisizione di aree di proprietà pubblica o privata, nonché di beni patrimoniali dello Stato necessari a migliorare le

funzioni portuali, indica le procedure espropriative da adottare e, per ciascun porto, le aree e le pertinenze che saranno cedute dallo Stato;

g) per agevolare l'esecuzione delle opere portuali la cui spesa sia assunta a carico degli enti autonomi portuali o di altri enti pubblici non territoriali, ovvero privati, determina i provvedimenti finanziari e tributari necessari per la concessione di mutui, la misura del contributo da porsi a carico del bilancio dello Stato, nonché le connesse esenzioni fiscali.

I progetti di costruzione, completamento, ampliamento e potenziamento delle opere e attrezzature portuali marittime proposti dalla Cassa per il mezzogiorno sono redatti d'intesa con i Ministeri dei lavori pubblici e della marina mercantile, sentito il Ministero della difesa e, ove si tratti di opere rientranti nella competenza delle Regioni, sentita altresì la Regione interessata. Tali progetti formano parte integrante del piano nazionale dei porti; per la loro esecuzione si applicano le disposizioni di cui alla legge 6 ottobre 1971, n. 853, e successive modificazioni.

ART. 9.

(Approvazione, durata e revisione del piano nazionale dei porti).

Il piano nazionale dei porti, su proposta del Ministro della marina mercantile di concerto con i titolari degli altri dicasteri interessati, sentito il CIPE anche al fine del coordinamento del piano stesso col piano generale dei trasporti disposto dall'articolo 1 della legge 14 agosto 1974, n. 377, e previo parere della commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 9 della legge 27 febbraio 1967, n. 48, viene approvato dal Parlamento con apposita legge.

Il piano avrà durata decennale. Ogni cinque anni il Governo è delegato a provvedere ad una revisione del piano, sentito il CIPE, su proposta del Ministro della marina mercantile ed in base alle indicazioni del Comitato nazionale dei porti.

ART. 10.

(Piani regolatori dei porti).

I piani regolatori dei porti sono approvati con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro dei

lavori pubblici, sentito il Comitato nazionale dei porti, in base al primo comma, lettera *d*), dell'articolo 2, e, per i porti non di preminente interesse nazionale, sentita anche la rispettiva conferenza organizzativa portuale ai sensi del terzo comma, lettera *b*), dell'articolo 5.

ART. 11.

(Piani esecutivi di opere portuali).

Ai fini dell'attuazione del piano nazionale dei porti, i piani esecutivi per la realizzazione di opere portuali, predisposti in conformità con le direttive del piano medesimo, sono approvati dal Ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro della marina mercantile, previo parere: *a*) del Comitato nazionale dei porti per i porti di preminente interesse nazionale di cui alla lettera *b*) dell'articolo 15; *b*) delle conferenze organizzative portuali per gli altri porti.

ART. 12.

*(Compiti di vigilanza
del Ministro della marina mercantile).*

La vigilanza sull'attuazione del piano nazionale dei porti, nonché di tutte le altre disposizioni di legge e amministrative concernenti l'uso dei beni del demanio marittimo e, in particolare, il funzionamento dei porti marittimi, spetta al Ministro della marina mercantile. Questi la esercita: *a*) direttamente per quanto riguarda le circoscrizioni di competenza degli enti e consorzi autonomi portuali, dei provveditorati al porto e delle aziende dei mezzi meccanici; *b*) attraverso il direttore marittimo per tutti gli altri porti e litorali.

TITOLO III

CLASSIFICAZIONE DEI PORTI

ART. 13.

*(Porti marittimi, loro categorie
e qualifiche).*

Sono considerati porti marittimi, agli effetti della presente legge, i porti del territorio della Repubblica che, in tutto o in

parte, siano utilizzati per scopi connessi con la navigazione marittima.

I porti marittimi si suddividono nelle seguenti categorie:

- 1) porti di preminente interesse nazionale;
- 2) porti di interesse nazionale;
- 3) porti di interesse locale.

Contestualmente alla categoria di appartenenza, ad ogni porto compete, in base alla sua funzione esclusiva o prevalente, una delle seguenti qualifiche:

- a) porto militare;
- b) porto commerciale;
- c) porto industriale;
- d) porto peschereccio;
- e) porto turistico.

I porti militari, i porti industriali, i porti pescherecci ed i porti turistici sono considerati porti specializzati.

ART. 14.

(Competenze in ordine alla classificazione dei porti).

Salvo quanto disposto dal seguente comma per i porti militari, l'attribuzione della categoria e della qualifica per ciascun porto marittimo ha luogo, in base ai criteri fissati dalla presente legge, ad opera del piano nazionale dei porti. Questo stabilisce le fasce di volume di traffico in merci ed in passeggeri in rapporto alle quali tale attribuzione deve essere effettuata.

L'attribuzione ad un porto della qualifica di porto militare è riservata agli organi competenti in base alle vigenti disposizioni. Le norme della presente legge si applicano ai porti militari in quanto siano compatibili con le funzioni dei porti stessi.

ART. 15.

(Porti di preminente interesse nazionale).

Sono porti di preminente interesse nazionale: a) i porti militari; b) quelli ai quali il piano nazionale dei porti attribuisce tale categoria perché fondamentali per la vita economica del Paese in relazione congiuntamente: alle caratteristiche quantitative e qualitative del loro traffico; alla loro incidenza negli scambi con l'estero; all'estensione del loro retroterra; ai loro collegamenti diretti con i grandi sistemi di

comunicazione internazionali e nazionali; alla loro dotazione di attrezzature e di servizi idonei sia all'imbarco ed allo sbarco di passeggeri, sia alla manutenzione ed al deposito delle merci, sia al rifornimento, alla manutenzione, alla riparazione ed all'assistenza in genere delle navi maggiori; al ruolo ad essi assegnato dal piano medesimo.

ART. 16.

(Porti di interesse nazionale).

Sono porti di interesse nazionale quelli ai quali il piano nazionale dei porti attribuisce tale categoria perché importanti per la vita economica del Paese in relazione congiuntamente: alle caratteristiche qualitative e quantitative del loro traffico; alla loro sfera d'influenza sul territorio circostante; alla loro connessione con le principali infrastrutture di trasporto nazionali; alla loro disponibilità di attrezzature e servizi; al ruolo ad essi assegnato dal piano medesimo.

ART. 17.

(Porti di interesse locale).

Sono porti di interesse locale i porti ai quali il piano attribuisce tale categoria perché servono soprattutto ai rapporti interregionali o regionali in relazione congiuntamente: al volume ed alla tipologia del loro traffico; al raggio di attrazione della loro attività sul retroterra; alle caratteristiche dei loro collegamenti con quest'ultimo; al ruolo ad essi assegnato dal piano medesimo.

I porti di interesse locale il cui volume annuo di traffico in merci e in passeggeri, rilevato in ciascun anno dell'ultimo triennio, superi un limite fissato dal piano nazionale dei porti, vengono da quest'ultimo definiti di 1^a classe. Sono in ogni caso considerati di 1^a classe i porti di interesse locale delle isole minori interessati dai collegamenti marittimi locali di cui alla legge 19 maggio 1975, n. 169.

Vengono definiti di 2^a classe i porti di interesse locale il cui volume annuo di traffico in merci ed in passeggeri, rilevato in ciascun anno dell'ultimo triennio, sia compreso fra il limite di cui al precedente comma ed un limite inferiore, pure fissato dal piano nazionale dei porti.

Vengono definiti di 3^a classe i porti di interesse locale il cui volume annuo di traffico in merci ed in passeggeri, rilevato in ciascun anno dell'ultimo triennio, sia al di sotto del limite inferiore di cui al comma precedente. Sono altresì considerati di interesse locale di 3^a classe i porti che comunque non abbiano requisiti per l'attribuzione ad una diversa categoria.

ART. 18.

(Porti commerciali).

Sono qualificati dal piano nazionale dei porti come porti commerciali quelli esclusivamente o prevalentemente destinati a servire la generalità degli utenti dei traffici marittimi.

Ai porti commerciali il piano nazionale dei porti, in base ai criteri indicati dagli articoli 15, 16 e 17, attribuisce la categoria di porto di preminente interesse nazionale, quella di porto di interesse nazionale o quella di porto di interesse locale. Nella valutazione dei quantitativi delle merci movimentate, di cui al primo comma dell'articolo 14, per i porti commerciali si escludono il petrolio greggio, le materie prime destinate alle industrie di base direttamente collegate con i bacini portuali, nonché i prodotti minerari destinati all'esportazione.

ART. 19.

(Sezioni di porto commerciale specializzato).

Quando ne ricorrano le condizioni, il piano nazionale dei porti può qualificare una o più sezioni di un porto commerciale come sezione di porto commerciale specializzata: *a)* per l'industria; ovvero *b)* per la pesca; ovvero *c)* per il turismo.

Ai fini della classificazione, tali sezioni sono equiparate rispettivamente ai porti industriali, ai porti pescherecci ed ai porti turistici, e come tali ricevono l'attribuzione di categoria indipendentemente dalla categoria attribuita al porto commerciale di cui fanno parte.

ART. 20.

(Porti industriali).

Sono qualificati dal piano nazionale dei porti come porti industriali quelli esclusivamente o prevalentemente destinati a ser-

vire più stabilimenti che importino via mare in grandi masse le materie prime necessarie per le loro lavorazioni.

Il piano nazionale dei porti, in base ai criteri di cui all'articolo 16, attribuisce ai porti industriali la categoria di porto di interesse nazionale.

Salvo casi di necessità riconosciuti dall'autorità marittima competente, nei porti industriali, nonché nelle sezioni di porto commerciale specializzate per l'industria di cui alla lettera *a*) del primo comma del precedente articolo, non sono ammesse operazioni di caricamento o di scarica di merci che non rientrino nel ciclo di lavorazione degli stabilimenti in relazione ai quali sia stata attribuita la qualifica o la specializzazione.

ART. 21.

(Porti pescherecci).

Sono qualificati dal piano nazionale dei porti come porti pescherecci quelli che congiuntamente: *a*) dispongano dei servizi necessari a costituire base per naviglio peschereccio oceanico o di altura; *b*) dispongano delle attrezzature idonee per il ricevimento, la temporanea conservazione e lo smistamento del pescato su scala nazionale e interregionale.

Ai porti pescherecci il piano nazionale dei porti, in base ai criteri di cui agli articoli 16 e 17, attribuisce la qualifica di porto di interesse nazionale o quella di porto di interesse locale di 1ª classe.

Salvo casi di necessità riconosciuti dalla competente autorità marittima, nei porti pescherecci, nonché nelle sezioni di porto commerciale specializzate per la pesca di cui alla lettera *b*) del primo comma dell'articolo 19, non sono ammesse operazioni di caricamento e scarica di merci diverse dal prodotto ittico o dai rifornimenti, arredi, attrezzi e materiale di riparazione e di ricambio per il naviglio peschereccio.

ART. 22.

(Porti turistici).

Sono qualificati dal piano nazionale dei porti come porti turistici quelli forniti sia di attrezzature e di impianti permanentemente destinati alla sosta di navi ed im-

barcazioni da diporto, sia dei servizi necessari alle connesse esigenze.

In base ai criteri stabiliti dall'articolo 17, il piano nazionale dei porti attribuisce ai porti turistici la categoria di porto di interesse locale di 1^a, 2^a o 3^a classe.

I semplici approdi turistici, costituiti da complessi di opere e di impianti atti alla mera ricettività dei natanti da diporto in località sprovviste di porto turistico, sono equiparati a porti turistici di 3^a classe.

Salvo casi di necessità riconosciuti dalla competente autorità marittima, nei porti turistici, nonché nelle sezioni di porto commerciale specializzate per il turismo di cui alla lettera c) del primo comma dell'articolo 19, non sono ammesse operazioni di caricamento o discarica di merci diverse dai bagagli dei diportisti e dai rifornimenti, arredi, attrezzi e materiale di riparazione e di ricambio per le navi ed imbarcazioni da diporto.

TITOLO IV

FINANZIAMENTO ED ESECUZIONE DELLE OPERE PORTUALI

ART. 23.

*(Definizione di opere
ed attrezzature portuali).*

Agli effetti di cui al seguente articolo sono considerate opere e attrezzature portuali:

a) i moli foranei e le dighe o scogliere di difesa dei bacini portuali;

b) le banchine, i moli, le calate, le darsene, le isole artificiali ed altri similari impianti comunque collegati con la terra ferma, i mezzi meccanici fissi o mobili stabilmente destinati al carico, alla discarica e in genere alla movimentazione e al deposito delle merci;

c) le opere atte a difendere i porti dagli interrimenti;

d) i bacini di deposito d'acqua, atti a produrre correnti artificiali per tenere sgombre le foci dei porti-canali;

e) i canali di derivazioni e gli smalti-toi per liberare i porti dai depositi e dagli inquinamenti;

f) gli scali e i bacini, comprese le necessarie infrastrutture per la costruzione, riparazione e carenaggio delle navi;

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

g) gli impianti di degassificazione e di deposito delle acque di lavaggio delle navi;

h) le escavazioni delle imboccature dei bacini e dei canali dei porti;

i) i fari, i fanali, le torri a segnali e gli altri impianti di segnalamento e di comunicazione ottici ed elettrici, quali stazioni radio e radar per l'avvistamento, il controllo e la guida del traffico marittimo;

l) le boe, i gavitelli e gli altri segnali fissi e mobili destinati a guida ed ormeggio di navi;

m) gli edifici da destinare per uso di ufficio, alloggio del personale, ricovero dei mezzi nautici e terrestri, nonché gli impianti fissi di telecomunicazioni ad uso del Corpo delle capitanerie di porto;

n) le stazioni marittime per i passeggeri, i magazzini di deposito delle merci, ivi compresi i silos, frigoriferi e depositi costieri;

o) gli impianti destinati alla ricezione dei residui oleosi provenienti dal lavaggio delle navi, nonché ogni opera o apparecchiatura destinata ad abbattere od a prevenire gli inquinamenti degli specchi acquei portuali e di quelli limitrofi;

p) le opere di viabilità e gli impianti ferroviari e portuali;

q) le altre opere che riguardino il traffico marittimo e che hanno lo scopo di facilitare il carico, lo scarico, il deposito e il trasporto delle merci, compresi i prodotti ittici.

ART. 24.

(Ripartizione delle spese per opere ed attrezzature portuali).

Le spese per la costruzione e la manutenzione delle opere e attrezzature portuali, salva la competenza in materia attribuita agli enti o consorzi autonomi portuali, ai provveditorati al porto e alle aziende dei mezzi meccanici e magazzini, e salvo quanto disposto dagli atti di concessione di cui al sesto comma dell'articolo 26 che siano estesi all'esercizio delle opere, sono sostenute:

a) per i porti di preminente interesse nazionale e per quelli di interesse nazionale, dallo Stato;

b) per i porti di interesse locale di 1ª classe, dallo Stato per il 60 per cento e dalla rispettiva Regione per il 40 per cento;

c) per i porti di interesse locale di 2ª classe, interamente dalla Regione;

d) per i porti di interesse locale di 3^a classe, dal comune nel cui territorio è ubicato il porto o da un consorzio di cui faccia parte tale comune con altri comuni interessati.

Le spese per le opere e le attrezzature portuali di interesse militare, per quelle attinenti alla sicurezza dello Stato, per i servizi affidati dalle disposizioni vigenti al Ministero della difesa, nonché quelle per le relative manutenzioni, rimangono a totale carico dello Stato.

Le spese per le costruzioni di nuove opere stradali e di nuovi impianti ferroviari strettamente collegati al porto e per la modifica ed il potenziamento di quelli esistenti, nonché le spese relative a interventi di carattere straordinario ed alla manutenzione ordinaria delle opere ed impianti medesimi, restano a carico dello Stato o della Regione o dei comuni secondo la categoria di appartenenza del porto.

ART. 25.

(Costituzione di un Fondo opere portuali).

Nell'ambito del bilancio del Ministero dei lavori pubblici è costituito un Fondo opere portuali, destinato a finanziare ordinariamente le spese a carico dello Stato indicate alle lettere a) e b) del primo comma del precedente articolo.

Il fondo di cui al precedente comma è alimentato dal 99 per cento dei proventi aggiuntivi risultanti dalla rivalutazione delle tasse e sopratasse di ancoraggio di cui all'articolo 42, oltre che da versamenti operati a carico del bilancio dello Stato per importi all'uopo autorizzati.

ART. 26.

(Progettazione ed esecuzione di opere portuali).

Il piano nazionale dei porti stanZIA i fondi statali necessari alla realizzazione ed alla manutenzione delle opere marittime e portuali previste dal piano medesimo, stabilisce la loro priorità e determina le somme a carico degli enti e consorzi autonomi portuali, dei provveditorati al porto, delle aziende dei mezzi meccanici, delle regioni e dei comuni o loro consorzi, nonché della Cassa per il mezzogiorno, per quanto di ri-

spettiva competenza in merito alle opere medesime.

La progettazione e l'esecuzione di dette opere fa carico: *a)* agli enti e consorzi autonomi portuali, ai provveditorati al porto o alle aziende dei mezzi meccanici, ove esistono, nonché alle Regioni ed ai comuni o loro consorzi, per i porti di loro competenza; *b)* agli organi periferici del Ministero dei lavori pubblici, negli altri porti.

Per la progettazione e per la direzione dei lavori di loro competenza di cui alla presente legge, le Regioni e i comuni o loro consorzi si valgono degli uffici del genio civile per le opere marittime.

Relativamente ad ogni opera o complesso di opere si dispone un progetto di massima da redigersi dopo che sia stata effettuata una perizia preliminare sulle indagini necessarie alla elaborazione del progetto esecutivo. Quando si tratti di progetti di particolare rilievo, la progettazione esecutiva è oggetto di finanziamento autonomo e può essere affidata, oltreché agli uffici tecnici statali, a imprese o a professionisti iscritti in apposito albo da istituire.

L'appalto dei lavori e la relativa direzione tecnico-amministrativa spetta ai soggetti pubblici di cui al secondo comma; la relativa esecuzione deve essere affidata ad un'impresa specificamente qualificata.

Per la realizzazione di opere previste dal Piano nazionale dei porti è ammesso il relativo affidamento a consorzi di imprese, pubbliche e private, ovvero a consorzi di enti territoriali e di imprese, i quali assumano l'onere della progettazione e dell'appalto dei lavori, sotto la vigilanza degli organi competenti, nell'ambito di un atto di concessione.

Le concessioni di cui sopra possono non comprendere l'esercizio delle opere alle quali si riferiscono.

TITOLO V

GESTIONI PORTUALI

ART. 27.

(Gestione dei porti commerciali).

La gestione dei porti commerciali è attribuita:

a) per quelli di preminente interesse nazionale: ad enti di gestione denominati « Ente autonomo del porto » e disciplinati

secondo i criteri di cui al successivo articolo 43;

b) per quelli di altra categoria: ad enti o consorzi autonomi portuali od a provveditorato al porto o ad aziende dei mezzi meccanici e magazzini, ove esistano; ovvero ai diversi soggetti pubblici esistenti, a seconda delle rispettive competenze, raccolti in comitato d'intesa portuale come disposto dall'articolo 45.

Restano ferme in ogni caso le competenze attribuite alle autorità statali in ordine alla difesa, ai poteri di regolamentazione dei servizi di pilotaggio, di rimorchio e di segnalamento marittimo, nonché alla sicurezza, alla polizia giudiziaria, alla giurisdizione civile marittima, alle dogane, alla sanità ed ai servizi di soccorso nel porto.

Nei porti commerciali di preminente interesse nazionale che siano sprovvisti di un ente o consorzio autonomo portuale o di un provveditorato al porto o di una azienda dei mezzi meccanici e magazzini, entro 60 giorni dall'entrata in vigore del piano il Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato nazionale dei porti, nomina una commissione speciale con il compito di proporre l'istituzione di un Ente autonomo del porto come indicato alla lettera a) del primo comma e di organizzarne la costituzione. Della commissione fanno parte: un funzionario in rappresentanza del Ministero della marina mercantile, in qualità di presidente; un rappresentante della Regione; il presidente della camera di commercio o un suo delegato; il sindaco della città o un suo delegato; un rappresentante dei lavori portuali; un rappresentante degli utenti portuali. Entro un anno dalla nomina della suddetta commissione, il Governo è delegato ad emanare uno o più decreti aventi valore di legge ordinaria per istituire nel relativo porto un Ente autonomo del porto come sopra indicato, in base alle proposte della commissione stessa.

Per ciascun porto commerciale al quale sia attribuita la categoria di porto di preminente interesse nazionale in occasione delle revisioni del piano di cui al secondo comma dell'articolo 9, all'istituzione di un nuovo Ente autonomo del porto, ove non esista, si provvederà con legge ordinaria su iniziativa del Ministro della marina mercantile in base alle proposte di un'apposita commissione speciale istituita come indicato al precedente comma.

Qualora nella circoscrizione territoriale di un Ente autonomo del porto siano o ven-

gano a trovarsi compresi uno o più porti commerciali di categoria inferiore a quella del porto gestito dall'ente medesimo, essi perdono la loro individualità e la loro precedente categoria, e sono incorporati, a tutti gli effetti, nel porto al quale l'ente è preposto e col quale divengono un tutto unico.

La gestione delle sezioni di porto commerciale specializzate per l'industria o per la pesca o per il turismo, di cui all'articolo 19, spetta, quando non avvenga in base ad atto di concessione, al soggetto o ai soggetti che gestiscono il porto commerciale ai sensi del primo comma del presente articolo.

ART. 28.

(Gestione dei porti industriali).

Nei porti industriali non gestiti in base ad atto di concessione, la gestione è attribuita ad enti economici pubblici, consorzi e società a prevalente partecipazione pubblica, dotati di autonomia economica e finanziaria sotto la vigilanza ed il controllo del Ministero della marina mercantile.

L'atto di concessione di cui al sesto comma dell'articolo 26, quando riguardi la costruzione di opere in un porto industriale, può estendersi all'esercizio della gestione del porto medesimo.

In ogni caso l'atto di concessione relativo alla gestione di un porto industriale, o di una sezione di porto commerciale specializzato per l'industria come dalla lettera *a*) del primo comma dell'articolo 19, determina fra l'altro, oltre alla durata della concessione medesima: *a*) la riserva della proprietà delle opere in favore dello Stato alla scadenza della concessione, senza indennizzo alcuno; *b*) gli obblighi del concessionario, con particolare riguardo alla manutenzione delle opere per tutta la durata della concessione in perfetto e costante stato di agibilità; *c*) le direttive generali cui esso deve attenersi nella gestione ai fini della tutela del pubblico interesse.

ART. 29.

(Gestione dei porti pescherecci).

Nei porti pescherecci non gestiti in base ad atto di concessione, la gestione è attribuita:

a) in quelli di interesse nazionale, ad enti economici pubblici denominati « Ente

autonomo per il porto peschereccio » dotati di autonomia economica e finanziaria sotto la vigilanza e il controllo del Ministero della marina mercantile;

b) in quelli di interesse locale di 1^a classe, a consorzi denominati « Consorzio pubblico per il porto peschereccio » costituiti dallo Stato e dalla Regione con la partecipazione degli altri soggetti pubblici locali interessati ed eventualmente di cooperative di pescatori.

L'atto di concessione di cui al sesto comma dell'articolo 26, quando riguardi la costruzione di opere in un porto peschereccio, può estendersi all'esercizio della gestione del porto medesimo.

In ogni caso l'atto di concessione relativo alla gestione di un porto peschereccio, o di una sezione di porto commerciale specializzata per la pesca come dalla lettera b) del primo comma dell'articolo 19, determina fra l'altro, oltre alla durata della concessione medesima: a) la riserva della proprietà delle opere in favore dello Stato alla scadenza della concessione, senza indennizzo alcuno; b) gli obblighi del concessionario, con particolare riguardo alla manutenzione delle opere per tutta la durata della concessione in perfetto e costante stato di agibilità; c) le direttive generali cui esso deve attenersi nella gestione ai fini della tutela del pubblico interesse.

ART. 30.

(Gestione dei porti turistici).

Nei porti turistici non gestiti in base ad atto di concessione, la gestione è attribuita:

a) in quelli di interesse locale di 1^a classe, ad enti denominati « Ente autonomo per il porto turistico », costituiti dallo Stato e dalla Regione;

b) in quelli di interesse locale di 2^a classe, ad enti denominati « Ente regionale per il porto turistico », costituiti dalla Regione;

c) in quelli di interesse locale di 3^a classe, ad enti denominati a seconda dei casi « Ente comunale » ovvero « Consorzio intercomunale per il porto turistico », costituiti rispettivamente dal comune o da più comuni interessati.

L'atto di concessione di cui al sesto comma dell'articolo 26, quando riguardi la costruzione di opere in un porto turistico,

può estendersi all'esercizio della gestione del porto medesimo.

In ogni caso, l'atto di concessione relativo alla gestione di un porto turistico, o di una sezione di porto commerciale specializzato per il turismo come dalla lettera *c*) del primo comma dell'articolo 19, determina, oltre alla durata della concessione stessa: *a*) la riserva della proprietà delle opere in favore del soggetto pubblico concedente alla scadenza della concessione, senza indennizzo alcuno; *b*) la destinazione delle opere, la riserva di una parte di esse al ricovero dei natanti in transito o dei pescherecci rispetto a quelle che per la durata della concessione rimangono nella disponibilità del concessionario, nonché il divieto della destinazione delle opere medesime ad altri scopi, quali, ad esempio, l'esercizio di approdi commerciali; *c*) gli obblighi del concessionario, con particolare riguardo alla manutenzione delle opere per tutta la durata della concessione in perfetto e costante stato di agibilità; *d*) le direttive generali cui esso deve attenersi nella gestione ai fini della tutela del pubblico interesse.

TITOLO VI

NORME TRANSITORIE E FINALI

ART. 31.

(Primo insediamento del comitato nazionale dei porti).

Il Ministro della marina mercantile provvederà al primo insediamento del comitato nazionale dei porti entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

All'atto del primo insediamento del comitato si prescinde dalla presenza in esso dei componenti di cui al n. 8) del primo comma dell'articolo 3. Da tale presenza si prescinde anche per le eventuali riunioni che abbiano luogo prima dell'emanazione del decreto previsto dall'articolo 37.

Per il primo insediamento del comitato e fino alla istituzione degli enti autonomi del porto indicati all'articolo 27, i componenti di cui al n. 9) del primo comma del citato articolo 3 sono i presidenti degli enti o dei Consorzi autonomi portuali o dei provveditorati al porto che gestiscono porti di preminente interesse nazionale, nonché, per i porti di preminente interesse nazionale

non gestiti da uno di tali soggetti, il presidente dell'azienda dei mezzi meccanici che operi nel porto ovvero, quando questa manchi, il presidente della camera di commercio, industria, agricoltura e artigianato della provincia dove il porto è ubicato.

ART. 32.

(Regolamento del Comitato nazionale dei porti).

Entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge è approvato con decreto del Capo dello Stato il regolamento relativo al funzionamento del comitato nazionale dei porti. Fino all'approvazione di tale decreto, per il funzionamento del comitato stesso vale il regolamento in vigore per il consiglio superiore della marina mercantile, in quanto applicabile.

ART. 33.

(Spese per il funzionamento del comitato nazionale dei porti).

Alle spese di funzionamento del comitato nazionale dei porti si provvede mediante il ricorso ad apposito fondo da istituire nell'ambito del bilancio del Ministero della marina mercantile. Tale fondo sarà alimentato dall'1 per cento dei proventi aggiuntivi risultanti dalla rivalutazione delle tasse e soprattasse di ancoraggio di cui all'articolo 42.

Nelle spese di funzionamento indicate al precedente comma rientra il compenso degli esperti di cui al n. 10) del primo comma dell'articolo 3, da determinarsi da parte del Ministro della marina mercantile con il decreto di nomina, per il quale si applicano criteri analoghi a quelli indicati all'articolo 14 della legge 27 febbraio 1967, n. 48.

Nelle dette spese rientrano altresì quelle che si rendano eventualmente necessarie per le ricerche e documentazioni di cui al secondo comma dello stesso articolo 3.

ART. 34.

(Competenze del Ministero della difesa in materia portuale).

Restano ferme le vigenti competenze del Ministero della difesa in materia portuale.

ART. 35.

(Competenze e adeguamento del Ministero dei lavori pubblici in relazione alla presente legge).

Resta ferma la competenza tecnica del Ministero dei lavori pubblici in materia di difesa delle coste e degli abitati, nonché in materia di progettazione, di approvazione e di esecuzione di opere portuali la cui spesa sia a carico dello Stato, secondo le disposizioni vigenti, in quanto non modificate dalla presente legge.

È chiamato a far parte del consiglio superiore dei lavori pubblici tra i membri di cui alla lettera *c*) dell'articolo 3 della legge 18 ottobre 1942, n. 1460, e successive modifiche, anche il direttore generale della navigazione e del traffico marittimo presso il Ministero della marina mercantile.

Entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge il Ministro dei lavori pubblici sentito il Ministro della marina mercantile, provvederà alla revisione delle competenze territoriali degli uffici periferici del genio civile per le opere marittime.

ART. 36.

(Compiti del consiglio superiore della marina mercantile in relazione alla presente legge e condizioni di incompatibilità).

Ferme restando le competenze previste dal decreto del Capo provvisorio dello Stato 15 settembre 1947, n. 1177, il consiglio superiore della marina mercantile esprime parere, a richiesta del ministro, sulle materie oggetto della presente legge.

La qualità di componente del consiglio superiore della marina mercantile, quando non derivi da diretta designazione di legge, è incompatibile con quella di componente del comitato nazionale dei porti.

ART. 37.

(Competenza territoriale e sede delle conferenze organizzative portuali).

Il Ministro della marina mercantile, sentito il comitato nazionale dei porti, entro tre mesi dal primo insediamento di quest'ultimo fissa con suo decreto: *a*) la circoscri-

zione di competenza territoriale delle conferenze organizzative portuali di cui all'articolo 5; *b*) la direzione marittima presso la quale avrà sede ciascuna conferenza; *c*) la data entro cui i direttori delle competenti direzioni marittime dovranno provvedere alla prima convocazione della rispettiva conferenza non oltre, comunque, i tre mesi dall'emanazione del decreto stesso.

ART. 38.

(Applicabilità della vigente normativa prima dell'approvazione del piano nazionale dei porti).

Fino all'entrata in vigore della legge di approvazione del piano nazionale dei porti di cui al primo comma dell'articolo 9, in materia di politica portuale si applicano le disposizioni vigenti.

ART. 39.

(Revisione dei vigenti piani regolatori portuali).

Entro il termine di un anno dalla data di approvazione del piano nazionale dei porti, si dovrà provvedere alla revisione dei vigenti piani regolatori dei porti per adeguarli alle previsioni di sviluppo previste dal piano suddetto.

ART. 40.

(Competenze in ordine alla classificazione portuale prima dell'approvazione del piano nazionale dei porti).

Le assegnazioni di categoria e di qualifica, fatta eccezione per i porti di cui al seguente articolo, sono sospese fino all'insediamento del comitato nazionale dei porti. Da allora, e fino all'entrata in vigore della legge che approva il piano nazionale dei porti, esse avvengono con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto col Ministro dei lavori pubblici, sentiti il Ministro del tesoro ed il Ministro della difesa, previo parere del comitato nazionale dei porti.

Restano ferme le vigenti disposizioni relative ai porti ed agli approdi che interessano la difesa militare e la sicurezza dello Stato.

ART. 41.

(Porti considerati di preminente interesse nazionale fino all'entrata in vigore del piano e loro gestione).

Fino all'entrata in vigore del piano nazionale dei porti, sono comunque considerati di preminente interesse nazionale i porti di Savona, Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Venezia, Trieste, Palermo e Cagliari.

Fino allo stesso termine, ciascuno di detti porti continuerà ad essere gestito nella forma vigente.

ART. 42.

(Coordinamento delle tasse e dei diritti marittimi).

Entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge il Governo è delegato ad emanare un decreto avente valore di legge ordinaria per coordinare il vigente sistema delle tasse e dei diritti marittimi e per rivalutare le tasse e sopratasse di ancoraggio previste per tutti i porti dal Titolo I della legge 9 febbraio 1963, n. 82, e successive modifiche e integrazioni, in misura tale che la differenza dell'ammontare rivalutato delle tasse e sopratasse medesime rispetto all'ammontare delle stesse non rivalutate costituisca un congruo alimento continuativo del Fondo opere portuali di cui all'articolo 25 e del fondo di cui all'articolo 33, nella proporzione rispettiva del 99 per cento e dell'1 per cento.

ART. 43.

(Trasformazione dei vari enti di gestione dei porti commerciali di preminente interesse nazionale in enti autonomi del porto).

Con l'entrata in vigore del piano nazionale dei porti, gli enti autonomi portuali, i consorzi autonomi portuali ed i provveditori al porto preposti ai porti commerciali ai quali il piano attribuisca la categoria di porti di preminente interesse nazionale, sono trasformati ciascuno in un ente autonomo del porto ai sensi della lettera a) del primo comma dell'articolo 27, con l'indicazione, per ognuno di essi, dello scalo principale compreso nella circoscrizione di giurisdizione.

Analoga trasformazione si applicherà alle aziende dei mezzi meccanici e magazzini

che operino in porti commerciali ai quali il piano attribuisca la categoria di porti di preminente interesse nazionale, quando al medesimo porto non sia preposto uno dei soggetti pubblici indicati al precedente comma.

ART. 44.

(Riorganizzazione degli enti di gestione dei porti commerciali di preminente interesse nazionale).

Entro due anni dall'entrata in vigore della presente legge, il Governo è delegato ad emanare uno o più decreti aventi valore di legge ordinaria per:

1) rendere omogenea la normativa riguardante gli enti autonomi del porto indicati alla lettera *a*) del primo comma dell'articolo 27, sia costituiti come tali, sia risultanti dalla trasformazione di cui al precedente articolo, preposti ai porti commerciali di preminente interesse nazionale;

2) uniformare il sistema di controllo sull'attività degli enti suddetti da parte delle autorità statali centrali, limitandolo al profilo della legittimità e ad atti di determinata rilevanza;

3) assicurare, negli organi direttivi degli enti medesimi, la rappresentanza delle amministrazioni dello Stato, delle regioni, degli enti locali, delle camere di commercio, dei lavoratori e degli utenti portuali;

4) disciplinare i detti enti autonomi del porto come enti economici pubblici dotati di autonomia amministrativa e finanziaria in grado tale da consentirne la conduzione secondo criteri imprenditoriali rivolti alla massima agilità e funzionalità degli enti stessi in rapporto ai loro compiti;

5) regolare questi compiti concentrandoli essenzialmente:

a) nella partecipazione al processo formativo della programmazione portuale secondo il disposto della presente legge;

b) nello studio e nella promozione delle iniziative utili all'incremento dei traffici del porto ed allo sviluppo delle attività produttive del retroterra;

c) nell'esercizio dell'attività amministrativa, della polizia e dei servizi del porto così come definiti dal Titolo terzo, capo primo, secondo e terzo, e dal Titolo quarto, capo primo, del libro primo del codice della navigazione;

d) nel coordinamento, d'intesa con le amministrazioni interessate, di ogni attività e servizio del porto, nonché nell'emanazione della necessaria normativa;

e) nell'amministrazione dei beni del demanio marittimo, di cui al Titolo secondo, capo primo, del Libro primo del codice della navigazione, compresi nella circoscrizione territoriale dell'ente nonché negli specchi acquei antistanti, con facoltà di rilasciare concessioni di qualsiasi durata e con potere di determinare i relativi canoni di concessione;

f) nella disciplina e regolamentazione del lavoro portuale, di cui al Titolo terzo, capo quarto, del Libro primo del codice della navigazione, e nella determinazione delle relative tariffe;

g) nell'elaborazione e nell'aggiornamento del piano regolatore del porto e dei relativi piani esecutivi;

h) nell'adozione dei provvedimenti riguardanti la progettazione ed esecuzione delle opere di cui all'articolo 23, la manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere medesime, nonché l'appalto dei lavori e la relativa direzione tecnico-amministrativa;

i) nella disciplina dei servizi svolgentisi nell'ambito del porto, con potere di regolamentazione e determinazione delle relative tariffe e con facoltà per l'ente di assumere la gestione diretta, qualora questa si dimostrasse più produttiva della gestione per mezzo di concessione ad una o più imprese, a partecipazione pubblica o privata, operanti autonomamente sotto la vigilanza dell'ente stesso ed entro i margini tariffari stabiliti dalle competenti autorità;

6) garantire agli enti di cui sopra la autosufficienza finanziaria per quanto attiene all'assolvimento, in via ordinaria, dei compiti di cui alle lettere c), d), e), f), g), h) del precedente numero, attraverso un flusso continuativo di proventi costituito in particolare: dai canoni delle concessioni di beni demaniali; dai canoni delle concessioni di servizi, nonché dalle tasse e sopratasse di ancoraggio nei limiti dell'ammontare non risultante dalla rivalutazione di cui al precedente articolo 42; dalle tasse erariali sulle merci ed altre tasse portuali speciali riscosse nella circoscrizione dell'ente; dalle tasse di concessione governativa riscosse in relazione ad attività portuali disciplinate dall'ente;

7) regolare l'acquisizione, da parte dei detti enti, delle risorse adeguate alla loro attività, disciplinando, oltre all'accesso alle

entrate necessarie di cui al numero precedente, la possibilità per essi:

- a) di percepire i proventi ricavabili dalle gestioni dirette eventualmente assunte;
- b) di introitare le speciali tariffe che potrebbero essere disposte per l'utilizzazione delle attrezzature e degli impianti ausiliari;
- c) di godere di quote concedibili dallo Stato su determinati suoi introiti, come i diritti doganali riscossi nel porto;
- d) di contrarre prestiti o di ricorrere ad altre operazioni finanziarie, ivi compresa l'emissione di obbligazioni, previa approvazione dei Ministeri delle finanze, della marina mercantile e dei lavori pubblici, con la condizione che i prestiti e le altre operazioni finanziarie saranno garantiti dallo Stato nei limiti dei redditi annuali che gli enti delibereranno di assegnare al servizio degli interessi e degli ammortamenti dei detti prestiti ed operazioni;
- e) di ricevere contributi statali per opere straordinarie inserite nel piano nazionale dei porti.

ART. 45.

(Comitato d'intesa portuale).

Il decreto o i decreti di cui al primo comma del precedente articolo dovranno altresì istituire per ciascun porto commerciale non di preminente interesse nazionale, che sia privo di un ente o di un consorzio autonomo o di un provveditorato al porto o di un'azienda dei mezzi meccanici e magazzini, un comitato d'intesa portuale fra i soggetti pubblici di cui alla lettera b) del primo comma dell'articolo 27, col compito di coordinare i servizi e le attività da essi svolte nell'ambito dei porti e di migliorarne la cooperazione al fine dell'incremento dei traffici del porto stesso, sotto la vigilanza ed il controllo del Ministero della marina mercantile.

In ognuno di tali comitati dovranno in ogni caso avere rappresentanza la regione e gli enti locali interessati.

ART. 46.

(Disciplina della gestione dei porti industriali, pescherecci e turistici non in concessione).

Entro due anni dall'entrata in vigore della presente legge, il Governo è delegato ad emanare un decreto avente valore di leg-

ge ordinaria contestuale al decreto o ai decreti di cui al primo comma dell'articolo 44, per disciplinare le competenze, le funzioni e la composizione rispettivamente: *a)* degli enti, consorzi e società chiamati a gestire porti industriali in base al primo comma dell'articolo 28; *b)* degli enti e consorzi chiamati a gestire porti pescherecci in base al primo comma dell'articolo 29; *c)* degli enti e consorzi chiamati a gestire porti turistici in base al primo comma dell'articolo 30.

Il decreto sopra indicato dovrà attenersi a criteri analoghi a quelli specificati all'articolo 44, in quanto applicabili, mirando specialmente ad assicurare ai soggetti di cui alle lettere *a)*, *b)* e *c)* del precedente comma snellezza di struttura, caratteristiche operative imprenditoriali, autosufficienza finanziaria, nonché una congrua rappresentanza, nei loro organi deliberativi, delle forze produttive e degli enti territoriali.