

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 1026-bis}

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

(Testo risultante dallo stralcio del primo comma dell'articolo 1 e degli articoli da 2 a 9, da 31 a 33 e 37 deliberato dall'assemblea nella seduta del 28 novembre 1978).

PROPOSTA DI LEGGE

TITOLO I

**ORGANI
DELLA PROGRAMMAZIONE PORTUALE**

ART. 1.

(Compiti del Ministro della marina mercantile).

.
.
.

Ferma restando ogni sua competenza per tutto quanto attiene ai porti marittimi, il Ministro della marina mercantile assume le

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

iniziative necessarie per la revisione delle norme che riguardino:

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 nazionale 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.

.

ART. 3.

.

ART. 4.

.

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

ART. 5.

.
.
.

ART. 6.

.
.
.

ART. 7.

.
.
.

TITOLO II

STRUMENTI

DELLA PROGRAMMAZIONE PORTUALE

ART. 8.

.
.
.

ART. 9.

.
.
.

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 servire 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 1^a 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 imbarcazioni 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 tu-

ristici, 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 smaltitoi 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;

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, alloggiamento del personale, ricove-

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

ro 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 1^a 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 2^a 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 mo-

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

difica 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 stanziava 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 rispettiva 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 se-

gnalamento 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 vengano 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 1ª 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.

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

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.

.
.
.

ART. 32.

.
.
.

ART. 33.

.
.
.

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.

.
.
.

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

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

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 allo

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

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 provveditorati 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,

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

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 concentrando 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 svolgenti 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 im-

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

prese, 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 soprattasse 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 ma-

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

gazzini, 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 legge 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.