

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 1121}

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**CERAVOLO, BARCA, PANI, CUFFARO, D'ALESSIO,
GUERRINI, TAMBURINI, AMARANTE, BOCCHI,
CASALINO, GUGLIELMINO, MARCHI DASCOLA
ENZA, OTTAVIANO, SARRI TRABUJO MILENA**

Presentata il 3 febbraio 1977

Ordinamento degli organi della politica e delle gestioni portuali

ONOREVOLI COLLEGHI! — La nostra proposta di legge tende ad avviare la riforma di struttura degli organi di direzione politica, amministrativa e aziendale dei porti italiani. È impossibile intraprendere il processo di ammodernamento, potenziamento e ristrutturazione dei porti se non si costruiscono strutture e strumenti di direzione adeguati ai bisogni di oggi che per la maggior parte non esistono mentre quelli esistenti sono superati da almeno trent'anni.

Da tutte le parti si afferma che bisogna por fine alla politica degli investimenti frammentari e dispersivi, che è indispensabile costruire un sistema portuale nazionale, unitario, coordinato e competitivo. Ebbene, ciò significa che la legge deve mirare a istituire non organi politici e di gestione dei porti adatti a perfezionare un sistema portuale esistente, ma organi idonei a « rifondare » l'insieme dei porti, a creare i presupposti per avviare il processo di costruzione di un sistema portuale nazionale.

Ciò significa che occorre finalmente fare scelte giuste e coraggiose. I porti devono essere i *terminals* di una rete organica di un sistema integrato dei trasporti, i caposaldi di un piano nazionale dei trasporti. Bisogna scegliere quali porti devono essere le grandi porte di confine e su questi concentrare gli sforzi per renderli competitivi e capaci di attrarre nuove correnti di traffico. Allo stesso modo deve essere individuato e indicato il ruolo di ogni porto.

Si tratta di valorizzare le risorse rappresentate dai nostri porti utilizzandoli con accuratezza secondo una coordinata definizione delle importanze e dei ruoli e nel contempo di utilizzare meglio le risorse da destinare al potenziamento dei porti secondo una graduatoria e una scelta di priorità. Occorre un programma, una politica programmata, gli strumenti per realizzare questa politica.

Uno dei nodi da sciogliere è l'individuazione delle responsabilità da attribuire. È

noto che in materia portuale oggi le responsabilità fra i vari ministeri sono state ripartite in modo tale che è andata dispersa ogni responsabilità: nessuno è chiamato a decidere sul da farsi o a render conto delle cose fatte. Nessuno vuole responsabilità e nemmeno vuole condividerle o cederle ad altri.

Noi proponiamo che responsabile di tutta la politica portuale a livello governativo sia il Ministero della marina mercantile sia per la costruzione del sistema portuale che per la sua gestione e che i compiti e gli uffici che oggi sono ai lavori pubblici passino senza esitazione al Ministero della marina mercantile. Sarà anche un passo avanti verso l'unificazione di tutti i trasporti in un unico Ministero.

Per la programmazione dell'uso del territorio e dello sviluppo economico esistono altre responsabilità da attribuire, ormai individuate con precisione: quelle delle regioni e dei comuni. Non staremo a ricordare che i porti sono nati come entità autonoma e che i più importanti porti del mondo godono di notevolissime autonomie. Rammentiamo che ogni porto produce una quantità tale di relazione di traffico da investire direttamente e in maniera più rilevante che qualsiasi altra attività economica tutti i problemi del territorio circostante (il comune in particolare); a questo si aggiunge che una dissennata politica urbanistica ha aggredito le zone costiere, ha provocato l'occupazione del litorale con costruzioni che « assediano » i porti impedendo ogni possibile estensione dell'area portuale. Si sa, d'altra parte, che il problema principale per i porti moderni è quello dell'ampliamento, della creazione di nuove aree per permettere la massima celerità delle operazioni di sbarco, imbarco e smistamento delle merci imposta dalle nuove tecniche dei trasporti marittimi. Si sa anche che la causa principale della arretratezza dei nostri porti rispetto ai porti concorrenti esteri è rappresentata dalla carenza assoluta di spazi perché tutti i porti italiani occupano pressoché gli stessi spazi di prima della seconda guerra mondiale. In questa situazione per ampliare i porti si tratta di conquistare (dovremmo dire inventare) i nuovi spazi concorrenti con una conoscenza delle singole realtà e una capacità di operare su di esse che è possibile solo ai comuni e alle regioni.

E poi, come è possibile fare un piano nazionale dei porti realistico e tanto impegnativo se non partendo da prime pro-

poste di riassetto e di coordinamento sorte a livello regionale? E come sarà possibile attuare il piano nazionale, che necessariamente sarà un piano di assieme, se non attraverso una sua articolazione e specificazione in piani regionali?

Noi siamo convinti che l'organo nazionale della programmazione che proponiamo, pur agendo nel Ministero della marina mercantile non debba essere uno strumento ministeriale. Il comitato nazionale dei porti è infatti presieduto dal titolare di questo dicastero ma nella sua composizione sono equamente rappresentati i tre soggetti fondamentali di una programmazione impegnata, democratica e realistica: Governo, regioni e forze sociali (lavoratori e imprenditori).

Il comitato della programmazione deve essere un organo politico perché deve fare soprattutto delle scelte politiche e si avvale delle competenze tecniche degli specialisti.

Gli organi delle gestioni portuali (comitato del porto ed enti autonomi portuali) hanno il massimo di autonomia nella gestione del porto. Sono essi i responsabili della direzione aziendale. Ma devono rinnovarsi radicalmente, occorre trasformarli da organi prevalentemente amministrativi e burocratici in aziende moderne efficienti con una struttura, un'organizzazione e un personale dirigente atti ad assicurare la direzione e lo svolgimento dell'intero ciclo delle operazioni portuali e di ogni singola operazione con tempi e costi competitivi. Pertanto pensiamo che sia necessario distinguere nettamente i compiti e i bilanci della gestione, che sono degli organi portuali, da quelli della progettazione ed esecuzione delle opere marittime che devono passare alla Regione.

Questo tra l'altro ci pare anche il modo migliore per imprimere maggiore speditezza nelle procedure della progettazione all'esecuzione delle opere.

Nella nostra proposta abbiamo voluto nella concretezza dell'articolato definire il ruolo che i lavoratori si sono conquistati con le loro proposte e lotte. La loro crescente partecipazione e responsabilità ai diversi livelli delle attività portuali rappresenta la garanzia principale perché lo sforzo di « rifondazione » abbia successo e i porti funzionino nel migliore dei modi. Affermando questo e sottolineando nell'articolato l'importanza del carattere pubblico dei porti non intendiamo sminuire l'importanza della iniziativa privata. Questa

iniziativa è stata mortificata sempre da coloro che nei porti hanno privilegiato soltanto le posizioni di rendita parassitaria soffocando nella pratica le possibilità di ogni attività imprenditoriale.

Noi consideriamo la nostra proposta di legge una proposta aperta nel senso che continueremo ad incontrarci con tutti gli interessati, senza nessuna preclusione, e accoglieremo le proposte che ci convinceranno portandole nel comitato ristretto e nella commissione competente.

Onorevoli colleghi, la crisi economica ha messo in piena evidenza, anche per chi finora non ha voluto vedere, la necessità di riformare il sistema nazionale dei trasporti. Qui vogliamo soltanto sottolineare il contributo che il comparto marittimo dei trasporti può portare al superamento della crisi per le possibilità di ridurre il costo del trasporto e quindi l'incidenza di questo sul costo complessivo di produzione, per riequilibrare la bilancia dei pagamenti e per contribuire al riequilibrio fra nord e sud.

La riapertura del canale di Suez ha avvicinato i nostri porti a quelli dell'oltre Suez riducendo i tempi del viaggio rispetto a quelli per i concorrenti porti del nord Europa non di ore ma di giornate fra andata e ritorno, e ciò comporta risparmi considerevoli di costi soprattutto per il combustibile. Ma basta vedere come si è attrezzato per il dopo Suez, ad esempio il porto di Marsiglia e come è rimasto quello di Genova per constatare tutta la drammatica situazione di un Paese come l'Italia paese marinaro che economicamente non utilizza le grandi risorse che il mare offre, anzi le spreca e ne fa scempio.

Il problema portuale è il più grave se non altro per i più alti costi che comporta la sua soluzione rispetto a quelli della flotta e dei cantieri navali. Il problema portuale si risolve affrontando congiuntamente i due nodi del programma di sviluppo portuale e degli organi della politica e delle gestioni portuali. Perciò siamo convinti che questi problemi debbano essere affrontati subito dal Parlamento senza nessun rinvio.

PROPOSTA DI LEGGE

TITOLO I GLI ORGANI DELLA POLITICA PORTUALE

ART. 1.

Lo sviluppo e il potenziamento dei porti marittimi si attua con una politica portuale che ha come obiettivo la creazione di un sistema portuale nazionale unitario, organico e coordinato, competitivo sul piano economico.

Strumento fondamentale della politica portuale è il piano nazionale dei porti progettato e realizzato per accrescere i traffici nazionali ed internazionali e per contribuire al potenziamento e al riequilibrio economico e territoriale del paese.

Il piano nazionale dei porti è parte integrante del piano nazionale dei trasporti e si attua nel quadro della programmazione nazionale e regionale.

Nel piano nazionale dei porti si compie la scelta del ruolo e dell'importanza dei diversi porti e quindi vengono stabilite le priorità degli interventi e la ripartizione dei finanziamenti.

ART. 2.

Lo sviluppo, il potenziamento e la funzionalità del sistema portuale marittimo sono di competenza del Ministero della marina mercantile.

Le regioni, in quanto organismi fondamentali della programmazione dell'uso del territorio e dello sviluppo economico, partecipano a dette competenze per quanto a loro delegate dalla presente legge e da altre leggi dello Stato.

Organo della programmazione portuale nazionale è il Comitato nazionale dei porti di cui ai seguenti articoli.

ART. 3.

La direzione generale delle opere marittime del Ministero dei lavori pubblici passa a far parte del Ministero della marina mercantile e viene fusa con la direzione generale del demanio marittimo e dei porti di questo Ministero. Il servizio di escavo passa

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

a fare parte del Ministero della marina mercantile e con apposite norme sarà strutturato in azienda nazionale col concorso delle regioni.

Gli uffici del genio civile opere marittime passano alle dipendenze delle rispettive regioni.

ART. 4.

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

a) elabora il piano nazionale dei porti;
b) esprime il parere sulle proposte di programmazione portuale regionale avanzate dalle regioni marittime;

c) propone i criteri per l'assegnazione dei fondi per il finanziamento delle opere marittime e portuali previste dal piano nazionale dei porti e da altri provvedimenti per la sua attuazione, tenendo conto delle proposte delle regioni per il riparto dei fondi tra i porti nell'ambito di ciascuna regione;

d) al fine dell'assegnazione dei fondi di cui al precedente punto c) il Comitato nazionale dei porti propone, in sostituzione della vecchia classificazione dei porti, una graduatoria dei porti sulla base delle scelte e delle direttive del piano nazionale dei porti;

e) esprime pareri sulla costituzione, trasformazione e funzionamento degli Enti autonomi portuali;

f) controlla (attraverso la Direzione generale del demanio marittimo e porti) che la realizzazione delle grandi opere sia coerente con le linee del piano nazionale dei porti;

g) formula proposte relative alla costruzione e al miglioramento di linee di comunicazione non marittime connesse con lo sviluppo dei porti;

h) esamina ed esprime parere su ogni altra questione relativa alla politica generale dei porti, specialmente riguardo alla economicità delle opere da costruire o da trasformare.

ART. 5.

Il Comitato nazionale dei porti è presieduto dal Ministro della marina mercantile ed è composto:

a) dai Ministri: dei trasporti, lavori pubblici, programmazione, finanze e tesoro o da loro delegati;

b) da cinque presidenti di regione eletti dal Comitato interregionale per la programmazione economica;

c) da un rappresentante per ciascuna delle tre organizzazioni sindacali dei lavoratori più rappresentativi su scala nazionale;

d) da tre rappresentanti degli operatori portuali designati dalle rispettive organizzazioni di categoria.

Il Comitato nazionale dei porti per la consulenza e l'istruttoria tecnica necessari allo svolgimento dei compiti di cui all'articolo 4 si avvale degli uffici e del personale del Ministero della marina mercantile e della eventuale consulenza di esperti di politica dei trasporti.

ART. 6.

Il piano nazionale dei porti viene trasmesso al Ministero della marina mercantile che lo discute nel CIPE e insieme con le sue osservazioni, lo trasmette al Parlamento per l'approvazione.

Il piano nazionale dei porti ha durata decennale; ogni due anni viene riesaminato dal Comitato nazionale dei porti, le cui eventuali proposte di aggiornamento devono essere approvate dal Parlamento.

ART. 7.

Il Comitato nazionale dei porti entro un anno dalla sua costituzione esamina le concessioni di autonomia funzionale già rilasciate per valutare se è giustificato il mantenimento della concessione in relazione al pubblico interesse e al grado di utilizzazione delle aree e degli impianti.

Nei casi in cui riscontra che non esistono giustificati motivi per la conferma della concessione, propone al Ministero della marina mercantile, la revoca senza indennizzo.

In tal caso l'autorità portuale assume la gestione dell'area, degli impianti ed eventualmente del servizio provvedendo ad integrare nei ruoli della compagnia portuale il personale addetto al servizio che non rimane alle dipendenze dell'azienda titolare dell'autonomia funzionale.

L'ultimo comma dell'articolo 110 del codice della navigazione è abrogato.

Le eventuali concessioni in regime di autonomia funzionale possono essere rilasciate soltanto con legge dello Stato.

ART. 8.

Tutte le regioni partecipano alla redazione del piano nazionale dei porti per mezzo dei loro rappresentanti al Comitato nazionale dei porti, secondo l'articolo 5 della presente legge.

Le regioni marittime contribuiscono alla programmazione portuale nazionale anche sottoponendo al Comitato nazionale dei porti proposte di programmazione portuale regionale.

Queste proposte sono parte e articolazione del piano nazionale dei porti.

Le regioni marittime elaborano il proprio piano regionale dei porti in conformità col piano nazionale. Il Comitato nazionale dei porti lo approva dopo averne verificato l'omogeneità col piano nazionale dei porti e la compatibilità reciproca tra i diversi piani regionali.

ART. 9.

Alle regioni marittime spettano inoltre i seguenti compiti:

a) elaborare assieme ai comuni in cui hanno sede i porti, ed approvare, con le modalità dell'ultimo comma del precedente articolo 8, i piani regolatori dei porti della regione, stabilendo le priorità di attuazione e realizzandone l'esecuzione; definire altresì, laddove sia necessario, la opportuna specializzazione dei singoli porti;

b) fare proposte in merito alla costituzione, fusione e trasformazione degli enti autonomi portuali;

c) fare proposte al Ministero della marina mercantile per la nomina del presidente degli enti autonomi portuali;

d) fare proposte per la ripartizione tra i porti della regione dei fondi stabiliti per legge;

e) gestire, al fine di attuare il piano regionale ed i piani regolatori dei porti, i mezzi finanziari stabiliti dal piano nazionale dei porti e dalle altre leggi di attuazione;

f) promuovere, in collaborazione con le amministrazioni interessate, il miglioramento delle comunicazioni stradali e ferroviarie tra i porti e l'entroterra.

ART. 10.

La regione per attuare i compiti previsti dai precedenti articoli 8 e 9, sente gli enti portuali e gli enti locali direttamente interessati.

TITOLO II

GLI ORGANI
DELLA GESTIONE PORTUALE

ART. 11.

L'attività dei porti marittimi è organizzata in aziende economiche a carattere pubblico dirette da Comitati portuali o da enti autonomi portuali.

ART. 12.

Gli organi di gestione dei porti garantiscono il carattere pubblico dei servizi portuali assicurando che questi vengano forniti a tutti gli utenti a eguali condizioni senza privilegi o posizioni di monopolio.

Perciò gli organi di gestione dei porti assumono la gestione diretta delle attività che hanno una funzione determinante per lo svolgimento di tutte le altre attività, del ciclo operativo del lavoro portuale.

ART. 13.

Gli organi di gestione dei porti disciplinano la iniziativa privata la quale deve svolgersi nel quadro del ciclo operativo portuale programmato e diretto dall'autorità portuale e avvalersi del personale delle compagnie portuali per lo svolgimento del lavoro attribuito alle compagnie dalla presente legge.

Le aziende private oltre che al pagamento del canone all'autorità portuale per la concessione dell'area e del servizio sono tenute ad effettuare investimenti per il potenziamento delle attrezzature necessarie per le loro attività.

ART. 14.

Gli enti autonomi portuali possono essere istituiti nei porti maggiori. Loro fine è quello di procurare ai porti e alla loro

area economica vantaggi reali per lo sviluppo dei traffici e dell'economia per l'accrescimento della produttività.

Gli enti autonomi portuali vengono istituiti con legge dello Stato su proposta della regione e col parere del Comitato nazionale dei porti.

Laddove se ne ponga l'esigenza si provvede a unificare la gestione di più porti nell'ambito della regione, con legge dello Stato su proposta della regione avanzata di intesa con gli enti locali direttamente interessati e col parere del Comitato nazionale dei porti.

In tale caso in ogni porto sarà costituita una sezione territoriale secondo le disposizioni previste dall'articolo 27 della presente legge.

Gli enti autonomi portuali vengono istituiti e operano in armonia con i criteri della politica nazionale dei porti, nel quadro ed in funzione della programmazione economica e urbanistica predisposta dalle regioni e dal Parlamento, sono disciplinati dalle norme di cui alla presente legge e sono sottoposti alla vigilanza del Ministero della marina mercantile.

ART. 15.

All'ente portuale sono affidati i seguenti compiti:

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

2) fare proposte e fornire alla regione gli elementi necessari per la redazione del piano regolatore del porto e dei piani particolareggiati per le opere di ampliamento, di ammodernamento e di sistemazione del porto;

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

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

5) gestire nell'ambito della propria giurisdizione i beni del demanio marittimo, compresi gli spazi acquei, con facoltà di

stabilire le condizioni ed i canoni delle concessioni dei beni demaniali;

6) assumere la gestione diretta dei seguenti servizi portuali: magazzini per deposito merci anche se in regime di depositi franchi o di magazzini generali, punti franchi che esistono o che sorgessero in seguito, sotto l'osservanza delle leggi doganali e marittime; operazioni di imbarco, sbarco e trasbordo, deposito e trasporto delle merci esercitando il servizio di impresa; grandi mezzi meccanici compresi quelli galleggianti per l'imbarco, lo sbarco e il movimento delle merci, servizi di rimorchio delle navi, servizi di erogazione dell'acqua e dell'energia elettrica alle navi e agli edifici del comprensorio portuale; stazioni marittime ed impianti ad esse relativi nonché del servizio di imbarco e sbarco passeggeri; silos, gestire direttamente o disciplinare i bacini di carenaggio destinati alla riparazione navi, e gli impianti di degasificazione;

7) provvedere per tutto quanto concerne la sicurezza e la polizia del porto:

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

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

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

8) promuovere la meccanizzazione del lavoro portuale;

9) programmare ed organizzare il ciclo delle operazioni portuali insieme alla Compagnia lavoratori portuali e con la collaborazione dei destinatari della merce, delle ferrovie dello Stato, della dogana e degli autotrasportatori. A questo scopo l'Ente si struttura secondo un assetto tecnico-operativo adeguato alle esigenze di un moderno operatore economico di tipo pubblico;

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

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

12) esplicitare le funzioni che le vigenti leggi e regolamenti sul lavoro nei porti attribuiscono alle competenze dell'autorità marittima, degli uffici del lavoro portuale e dei consigli e commissioni del lavoro portuale con poteri di regolamentazione del lavoro tale da assicurare anche una equa ripartizione fra i vari scali marittimi unificati nell'ente, e di determinazione delle tariffe per il lavoro di carico e scarico delle merci per le altre attività lavorative nella osservanza delle norme stabilite in campo nazionale per la regolamentazione del rapporto di lavoro dei lavoratori portuali;

13) amministrare i fondi e proventi assegnatigli;

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

È escluso dalla competenza dell'ente tutto quanto concerne le opere, le servitù, ed i servizi militari di aria, di terra e di mare, la sanità e la dogana.

ART. 16.

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

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

ART. 17.

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

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

b) i proventi delle gestioni dirette;

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

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

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

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

g) i contributi dello Stato previsti dal successivo articolo 18;

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

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

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

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

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

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

ART. 18.

Per le spese di manutenzione ordinaria dei beni indicati al primo comma dell'articolo 16 non coperta dai proventi di cui al secondo comma dello stesso articolo, il Ministero della marina mercantile corrisponde all'ente un contributo annuale nella misura riconosciuta necessaria, in base al preventivo presentato dall'ente.

ART. 19.

Sono organi dell'ente:

- il Presidente;
- il Vice Presidente;
- il Comitato direttivo;
- il Comitato esecutivo;
- le Sezioni settoriali;
- il collegio dei revisori dei conti.

Il Presidente è nominato dal Ministro della marina mercantile su proposta della Regione anche al di fuori dei membri del comitato direttivo.

Egli dura in carica cinque anni.

Al Presidente sarà corrisposta sul bilancio dell'Ente un'indennità annua fissata dal Ministero della marina mercantile.

Vice Presidente di diritto è il direttore del porto.

Egli coadiuva il Presidente e lo sostituisce esercitandone tutte le funzioni in caso di assenza o di impedimento.

ART. 20.

Il Presidente rappresenta legalmente l'Ente, sovrintende a tutti i servizi, convoca e presiede il Comitato direttivo, il Comitato esecutivo.

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

Le infrazioni alle ordinanze del Presidente sono punite a termini del codice della navigazione.

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

Autorizza nei limiti di stanziamento del bilancio spese non eccedenti annualmente per ciascuna voce, l'importo di lire 500.000 per le esigenze del funzionamento dell'ente.

ART. 21.

Il Comitato direttivo è nominato dal Ministero della marina mercantile ed è costituito da:

- il Presidente;
- il Vice Presidente;
- tre rappresentanti della Regione eletti dal Consiglio regionale (due della maggioranza e uno della minoranza);
- il Presidente della provincia;
- tre rappresentanti eletti dal Consiglio comunale (due della maggioranza e uno della minoranza);
- tre rappresentanti degli utenti portuali nominati dalle rispettive associazioni;
- i Consoli delle compagnie portuali esistenti nei porti;
- tre rappresentanti dei sindacati dei lavoratori portuali maggiormente rappresentativi su scala nazionale;
- un rappresentante del Ministero della marina mercantile;
- un rappresentante del Ministero dei trasporti.

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

ART. 22.

Il Comitato direttivo:

- a)* delibera sull'indirizzo generale dell'attività dell'Ente;
- b)* elabora in conformità a quanto disposto al punto 2) dell'articolo 15, le proposte da sottoporre alla Regione per la redazione del Piano regolatore del porto;
- c)* approva il bilancio preventivo e le eventuali variazioni ed il conto consuntivo;
- d)* delibera il regolamento dell'Ente;
- e)* delibera sulle spese preventive in bilancio oltre i limiti della competenza attribuita al Presidente;
- f)* delibera sui progetti di prestiti e di altre operazioni finanziarie;
- g)* approva il regolamento del personale e l'ordinamento interno degli uffici e dei servizi;
- h)* delibera il regolamento delle sezioni settoriali dell'Ente;
- i)* nomina e revoca, a termini di regolamento il Direttore generale dell'Ente;
- l)* nomina e revoca a termini del regolamento, il personale tecnico e ammini-

strativo, sulla base dei regolamenti organici definiti con le organizzazioni sindacali dei lavoratori maggiormente rappresentativi su scala nazionale;

m) nomina i rappresentanti dell'Ente presso altri enti o organi;

n) delibera su ricorso alle autorità competenti;

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

p) delibera sulle modalità delle gestioni di cui al precedente articolo 15 e sulla manutenzione delle opere e degli impianti affidati all'Ente;

q) delibera sulle concessioni demaniali;

r) delibera sulle tariffe per i servizi di competenza dell'Ente.

ART. 23.

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

ART. 24.

Il Comitato esecutivo è costituito da:

- il Presidente;
- il Vice Presidente;
- un rappresentante della regione;
- un rappresentante della provincia;
- un rappresentante del comune;
- un rappresentante del sindacato dei lavoratori portuali;
- un Console delle compagnie portuali;
- un rappresentante degli utenti portuali.

ART. 25.

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

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

ART. 26.

L'Ente portuale è strutturato nelle seguenti sezioni settoriali:

- sezione gestioni;
- sezione lavoro portuale.

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

I compiti specifici, la composizione ed il funzionamento delle sezioni settoriali saranno previsti dal regolamento apposito deliberato dal Comitato direttivo.

ART. 27.

Tutti i porti, esclusi quelli diretti da Enti autonomi, sono gestiti da un Comitato portuale composto da:

- un Presidente eletto dalla regione su proposta del consiglio comunale;
- il direttore del porto;
- un rappresentante della regione;
- un rappresentante della provincia;
- tre rappresentanti del comune (di cui uno per la minoranza);
- tre rappresentanti dei lavoratori portuali;
- tre rappresentanti degli operatori portuali.

I Comitati dei porti hanno gli stessi compiti attribuiti ai Comitati direttivi degli Enti autonomi dall'articolo 20 della presente legge esclusi i punti *h*) e *i*).

ART. 28.

Responsabile della direzione operativa del porto è il direttore del porto (l'attuale comandante del porto) che si avvale del personale della capitaneria del porto e della collaborazione della compagnia dei lavoratori portuali.

ART. 29.

Il corpo della capitaneria del porto viene smilitarizzato e passa alla dipendenza del Ministero della marina mercantile ed il per-

sonale viene integrato nei ruoli di questo Ministero e, rispettivamente, degli enti autonomi portuali.

I compiti che hanno attualmente le capitanerie del porto per conto della marina militare e il personale ad essi incaricato restano al Ministero della difesa (marina).

Entro tre mesi dall'approvazione della presente legge il Governo provvede con apposite norme a regolamentare la smilitarizzazione del corpo delle capitanerie del porto.

ART. 30.

Le attuali aziende mezzi meccanici vengono assorbite nei rispettivi enti autonomi o comitati portuali ed il personale viene integrato nei ruoli della compagnia dei lavoratori.

ART. 31.

Gli organi di gestione portuale e le compagnie lavoratori portuali sono i due soggetti fondamentali erogatori dei servizi da prestare alla nave e alla merce.

Alle compagnie lavoratori portuali, nell'ambito della programmazione dell'intero ciclo operativo e della gestione unitaria dei servizi, sono affidati i compiti della direzione, organizzazione ed esecuzione delle attività tecniche e pratiche di tutte le operazioni di sbarco, imbarco, trasbordo, deposito e movimento in genere delle merci effettuate nell'ambito del porto.

ART. 32.

All'organizzazione e all'avviamento al lavoro saltuario degli addetti alle riparazioni, manutenzione e trasformazione a bordo delle navi provvede l'autorità portuale.

Dove esiste la compagnia del ramo industriale del porto ad essa sono affidati i compiti di cui al comma precedente.

Possono essere costituite compagnie di lavoratori del ramo industriale dalle autorità portuali d'intesa con le organizzazioni sindacali dei lavoratori.

ART. 33.

In ogni porto è istituita una conferenza annuale di produzione. La conferenza è costituita dai delegati eletti dai lavoratori che operano nell'ambito portuale.

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

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

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

ART. 34.

Gli enti autonomi portuali di Genova, Napoli, Trieste, Savona, Venezia, Palermo e Civitavecchia saranno uniformati alle disposizioni della presente legge non oltre due anni dalla sua entrata in vigore. Entro lo stesso periodo di tempo il Ministro della marina mercantile emanerà le norme per uniformare alle disposizioni della presente legge le strutture di gestione dei porti marittimi non amministrati da enti autonomi.

ART. 35.

Entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge il Ministro della marina mercantile con proprio decreto, di concerto con i Ministri dei lavori pubblici e della difesa, provvede alla riorganizzazione del Ministero in base ai nuovi compiti che da questa legge al Ministero vengono attribuiti.

ART. 36.

Sono abrogate tutte le norme in contrasto con la presente legge.