

# CAMERA DEI DEPUTATI <sup>N. 1393</sup>

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**TOMBESI, DEL CASTILLO, PICCINELLI, FEDERICO,  
MORAZZONI, SALOMONE**

*Presentata il 27 aprile 1977*

### Provvedimenti a favore del porto di Trieste

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'accordo sulla promozione della cooperazione economica fra Italia e Jugoslavia approvato recentemente con legge 14 marzo 1977, n. 73, sarà in grado di far svolgere a Trieste quella tradizionale funzione di scalo marittimo dell'entroterra europeo per la quale è sorto e che oggi viene ostacolata da una serie di fatti sia istituzionali sia finanziari, solo se interverranno adeguati provvedimenti.

Nell'accordo citato è previsto che lo scalo marittimo giuliano sia chiamato a svolgere funzioni di cooperazione con gli altri porti dell'Adriatico del Nord e ciò dovrebbe contribuire a rendere più intensa la rete di scambi commerciali tra i paesi del mondo orientale e quelli del mondo occidentale, a tutto vantaggio anche dello sviluppo delle relazioni internazionali.

Per rendere il porto di Trieste in grado di svolgere questa funzione l'articolo 4 della citata legge n. 73 prevede tra l'altro l'emanazione di provvedimenti concernenti le opere marittime e le infrastrutture. In tal senso anche l'ordine del giorno accolto dal Governo ed approvato dal Senato impegna il Governo stesso a fornire collegamenti

stradali e ferroviari, ma anche strumenti giuridici, amministrativi e fiscali che rendano il porto di Trieste punto di incontro preferenziale per i traffici dell'Adriatico non solo da parte italiana, ma altresì dalla vasta provenienza del bacino danubiano, e ne assicurino la competitività tecnica ed economica.

Con la presente proposta di legge si è inteso predisporre una serie di provvedimenti strettamente necessari ed urgenti per avviare il processo di sviluppo del porto nel senso sopra detto alla luce delle nuove responsabilità che l'accordo economico gli affida. Si lasciano peraltro impregiudicati altri aspetti del problema portuale che rientrano in quelli che saranno affrontati dalla riforma generale dell'ordinamento nazionale dei porti marittimi e pure quelli che sono connessi con la programmazione e con la pianificazione territoriale regionale.

L'articolo 1 definisce le nuove attribuzioni dell'ente, che scaturiscono direttamente dall'accordo economico italo-jugoslavo e che sono state definite limitatamente ai riflessi di natura portuale marittima dello scalo triestino.

È in questo limite quindi che si conferisce un potere promozionale all'ente nei riguardi della zona franca industriale: ciò all'evidente scopo di stabilire un certo equilibrio tra traffici terrestri e traffici marittimi, perché questi ultimi non risultino in definitiva penalizzati da una errata politica di insediamenti.

Altrettanto va detto per quanto concerne la partecipazione allo studio di fattibilità della via navigabile Montalcone-Gorizia-Lubiana, che sotto il profilo degli interessi del porto di Trieste va considerato più in termini di fattibilità economica che tecnica. Egualmente per quanto concerne la protezione del mare Adriatico dall'inquinamento riguardo alla quale l'interesse del porto di Trieste è nella direzione di contemperare esigenze ecologiche con esigenze di traffico e quindi di valutare sotto tale ultimo profilo taluni orientamenti in sede di attività di prevenzione e repressione dell'inquinamento.

Si amplia anche il potere di iniziativa dell'ente per rendere più agevoli economicamente le condizioni di trasporto stradale e ferroviario, settore quest'ultimo di estrema importanza perché il suo cattivo funzionamento renderebbe vulnerabile tutto il sistema di comunicazioni porto-entroterra.

Si fa infine richiamo alla funzione di cooperazione con gli altri porti dell'Adriatico del Nord che l'articolo 7 dell'accordo assegna direttamente alle autorità portuali interessate.

All'articolo 2 si precisano i limiti dei punti franchi esistenti tenendo conto delle modificazioni subite per effetto di acquisizione di aree ricavate da imbonimenti di

specchi acquei e si prevede pure che in seguito tali imbonimenti siano acquisiti alle zone franche contigue.

Per quanto concerne il punto franco industriale, ridefinito limitatamente all'area strettamente portuale, è previsto che l'amministrazione attualmente assegnata all'Ente zona industriale, sia trasferita all'Ente autonomo del porto di Trieste, all'indomani della data di cessazione del primo ente.

Con gli articoli 3 e 4, nell'ambito di una corretta impostazione della struttura propria degli enti pubblici economici autonomi si anticipa quanto sostanzialmente emerge anche da altre iniziative parlamentari e cioè la costituzione di un adeguato fondo di dotazione che consenta all'ente una effettiva autonomia finanziaria, cui coerentemente fa riscontro la cessazione di qualsiasi intervento contributivo dello Stato.

All'articolo 5, pure in armonia con il concorde orientamento generale, si attribuiscono all'ente somme che rappresentano il corrispettivo per l'uso di beni e la fornitura di servizi.

Con l'articolo 6 si estende la categoria dei canoni per concessioni nel senso che vengono inclusi in essa quelli dovuti per i servizi di rimorchio, trasporto in genere con mezzi nautici nell'ambito portuale, e per l'esercizio delle imprese per operazioni portuali.

L'articolo 7 prevede l'abrogazione dell'ultimo comma dell'articolo 1 della legge istitutiva dell'Ente che fissa in trenta anni la durata di vita di quest'ultimo, coerentemente con quanto disposto per il Consorzio autonomo del porto di Napoli.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

Allo scopo di adeguare il porto di Trieste alle nuove funzioni per esso previste dall'accordo sulla promozione della cooperazione economica fra Italia e Jugoslavia, approvato con la legge 14 marzo 1977, n. 73, nonché di sviluppare ulteriormente il transito delle merci da e per i paesi dell'Europa centro-orientale, nello spirito di una migliore cooperazione internazionale ed in particolare con detti paesi, all'Ente autonomo del porto di Trieste sono attribuiti i seguenti compiti:

a) oltre a quanto già previsto dall'articolo 3 n. 1 della legge 9 luglio 1967, numero 589, studiare, promuovere ed adottare d'intesa con le amministrazioni interessate, specifici provvedimenti atti a favorire lo sviluppo commerciale ed industriale della zona franca prevista dall'accordo suddetto, in armonia con il traffico marittimo nazionale ed internazionale nel porto di Trieste;

b) partecipare agli studi necessari per valutare l'opportunità tecnica ed economica e la possibilità di costruire una via navigabile Monfalcone-Gorizia-Lubiana, da collegare alla rete navigabile dell'Europa centrale e del Mar Nero;

c) studiare ed adottare provvedimenti per agevolare le condizioni economiche di trasporto stradale e ferroviario fra il porto di Trieste ed i paesi dell'Europa centro-orientale; a tal fine l'Amministrazione ferroviaria potrà stipulare con l'Ente autonomo del porto di Trieste particolari accordi sulle condizioni di trasporto ferroviario delle merci;

d) stabilire, d'intesa con le amministrazioni interessate, il programma di cooperazione con gli altri porti dell'Adriatico del Nord, sia nazionali sia jugoslavi, in conformità delle direttive contenute nell'articolo 7 dell'accordo sulla promozione della cooperazione economica suddetto;

e) partecipare all'attività di protezione del mare Adriatico contro l'inquinamento, attraverso lo studio e l'adozione di idonei provvedimenti, di intesa con le altre Amministrazioni interessate, allo scopo di assicurare la regolarità dei traffici mercantili dei porti della Regione del Friuli-Venezia Giulia;

f) provvedere direttamente alla progettazione ed alla esecuzione delle opere marittime portuali di cui all'articolo 4 della legge 14 marzo 1977, n. 73.

ART. 2.

I limiti dei punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste sono quelli indicati nelle tabelle *A*, *B* e *C* allegate alla presente legge.

Nel loro ambito dovranno intendersi incluse anche le aree che verranno acquisite per effetto di interramenti di specchi acquei contigui.

Restano in vigore le disposizioni riguardanti l'esercizio e l'amministrazione dei punti franchi. Dal 1° gennaio 1981 l'amministrazione del punto franco industriale sarà trasferita all'Ente autonomo del porto di Trieste.

ART. 3.

Per l'esecuzione dei compiti previsti dalla legge 9 luglio 1967, n. 589 e successive modificazioni, nonché di quelli stabiliti dalla presente legge, l'Ente autonomo del porto di Trieste dispone di un fondo di dotazione di lire 30 miliardi.

ART. 4.

Con decorrenza dall'esercizio finanziario 1978 il contributo obbligatorio a carico dello Stato, previsto dall'articolo 4 della legge 9 luglio 1967, n. 589 e successive modificazioni è abolito.

ART. 5.

Oltre alle tasse previste dall'articolo 4 della legge 9 luglio 1967, n. 589 e dalle altre disposizioni di legge vigenti, sono devolute all'Ente:

a) la tassa erariale di sbarco delle merci prevista dal decreto-legge 28 febbraio 1974, n. 47, convertito nella legge 16 aprile 1974, n. 117;

b) la tassa di ancoraggio prevista dagli articoli 1 e seguenti della legge 9 febbraio 1963, n. 82;

c) la tassa di stazionamento per le navi da diporto prevista dalla legge 6 marzo 1976, n. 51;

d) la tassa per la sosta delle navi da pesca in disarmo prevista dall'articolo 13 della legge 14 maggio 1976, n. 389.

ART. 6.

Oltre ai canoni per le concessioni demaniali marittime relative ai beni compresi nell'ambito della propria circoscrizione sono devoluti all'ente tutti gli altri canoni relativi a concessioni per l'esercizio di servizi portuali e delle imprese per operazioni portuali.

ART. 7.

L'ultimo comma dell'articolo 1 della legge 9 luglio 1967, n. 589 è abrogato.

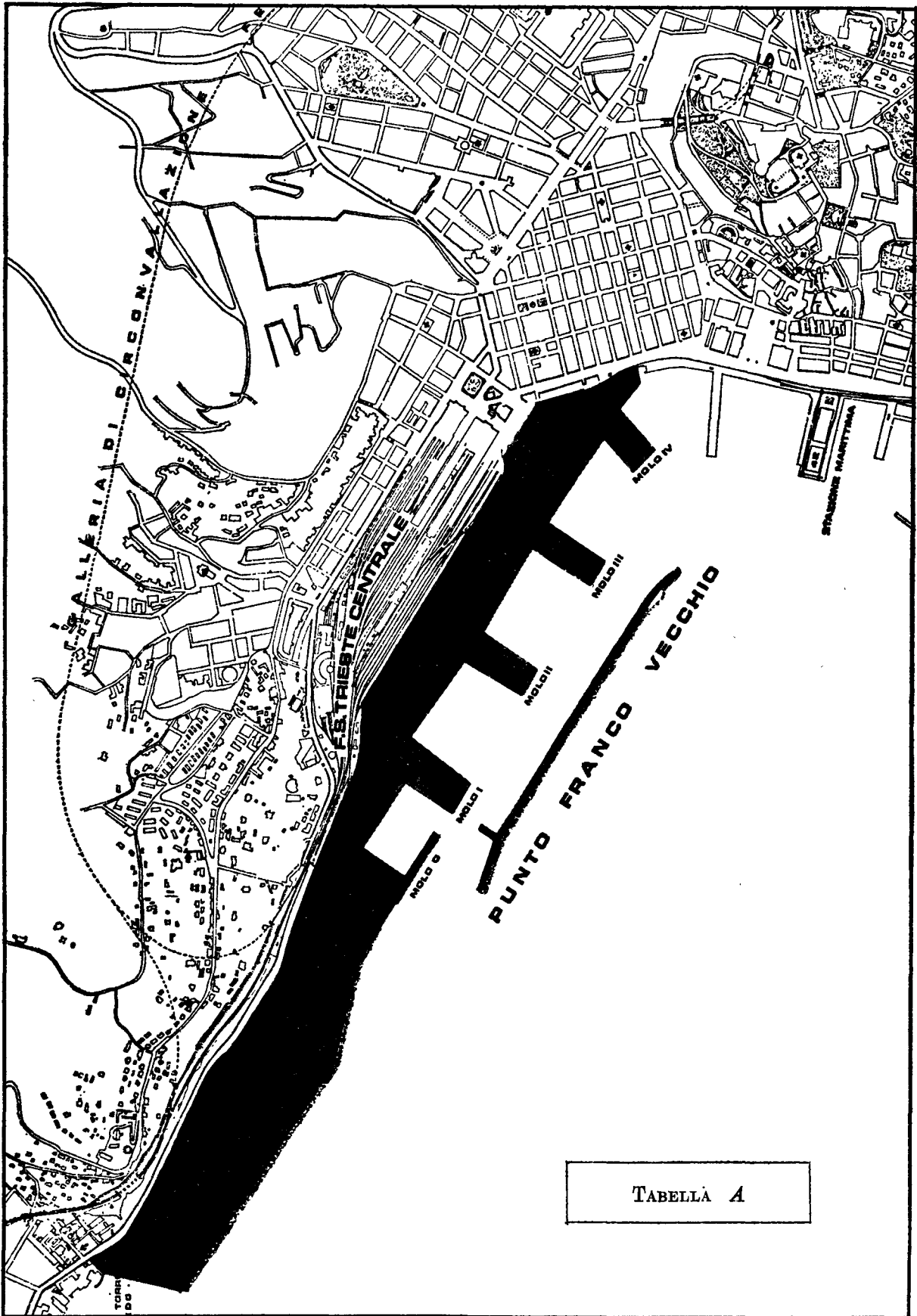
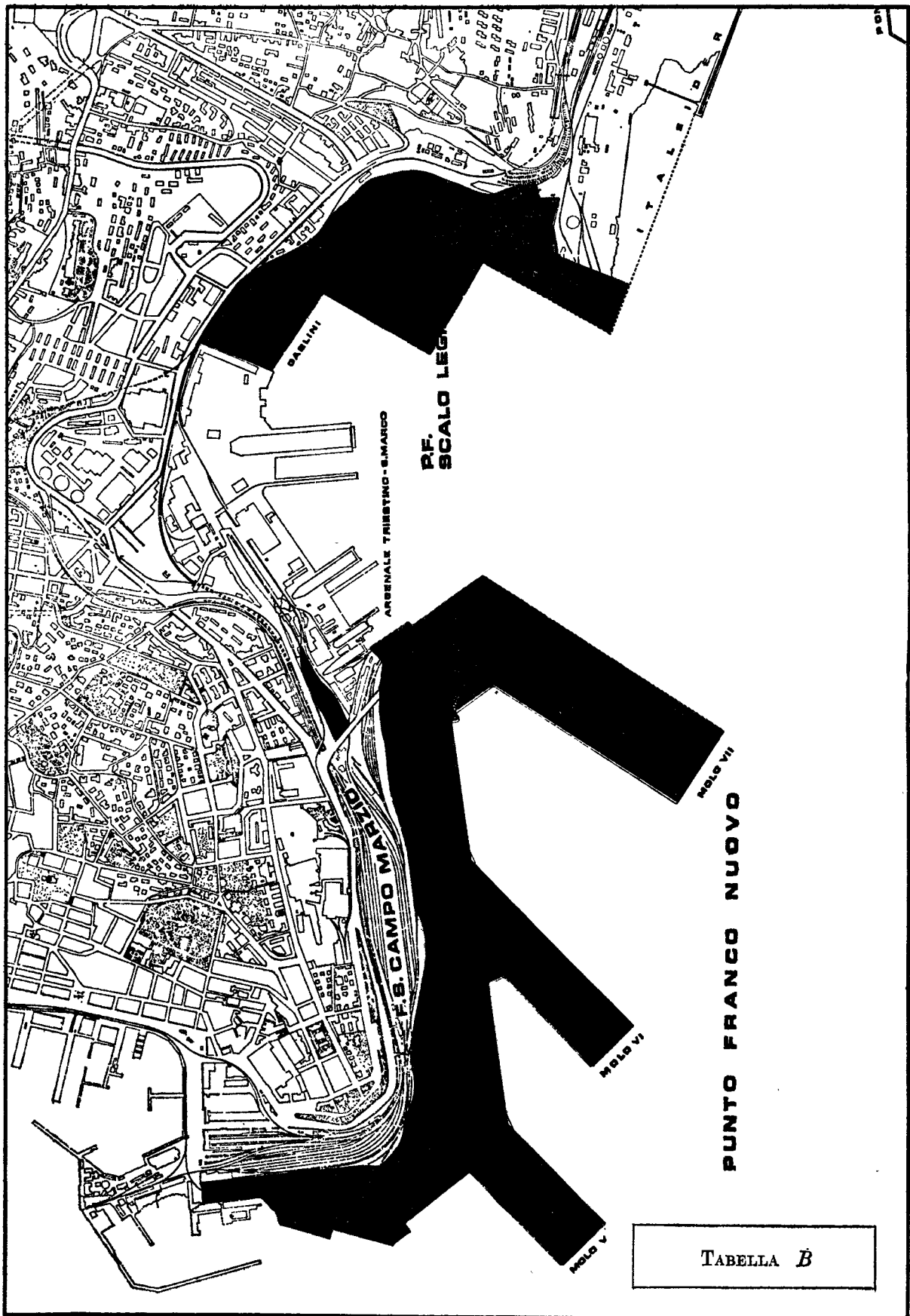


TABELLA A



VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

