

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 3432

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DELLA MARINA MERCANTILE
(NATALI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DELL'INTERNO
(TAVIANI)

COL MINISTRO DEL BILANCIO
(PIERACCINI)

COL MINISTRO DELLE FINANZE
(PRETI)

COL MINISTRO DEL TESORO
(COLOMBO EMILIO)

COL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI
(MANCINI GIACOMO)

COL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELL'AVIAZIONE CIVILE
(SCALFARO)

E COL MINISTRO DELL'INDUSTRIA E COMMERCIO
(ANDREOTTI)

Istituzione dell'Ente autonomo del porto di Trieste

Seduta del 19 settembre 1966

ONOREVOLI COLLEGHI! — Com'è noto, l'articolo 70 della legge costituzionale 31 gennaio 1963, n. 1, riguardante lo Statuto speciale della Regione Friuli-Venezia Giulia, prevede, tra l'altro, la costituzione, nel porto di Trieste, di un Ente autonomo portuale.

Pur essendo preciso intendimento del Governo di promuovere con la maggior sollecitudine la costituzione del nuovo Ente, dando così attuazione alla norma costituzionale, è stato però necessario, prima di poter giungere alla elaborazione e stesura del testo dell'allegato schema di disegno di legge, esaminare

e risolvere delicati e difficili problemi di natura economica e finanziaria, che costituivano il necessario presupposto per la costituzione del nuovo Ente nel quale oltre tutto deve essere assorbita l'Azienda portuale dei magazzini generali di Trieste.

Laboriose e complesse riunioni hanno finalmente consentito di raggiungere delle intese tra Stato e Regione Friuli-Venezia Giulia in ordine a tali problemi. Il risultato di tali intese può riassumersi nella previsione della corresponsione al costituendo Ente da parte dello Stato, di un contributo annuo di lire

1.500.000.000 (articolo 3). Secondo le medesime intese, la Regione Friuli-Venezia Giulia dovrebbe corrispondere all'Ente un contributo annuo di lire 500 milioni.

Prima, peraltro, di passare all'illustrazione dei criteri che presidono allo schema di provvedimento, si vuole sottolineare che, indipendentemente da quanto disposto dalla norma costituzionale, la necessità di una gestione autonoma del porto di Trieste si manifesta sia sotto un profilo di economia generale che per le particolari caratteristiche dello scalo stesso che ha prevalentemente la posizione di transito di merci dall'estero per l'estero. A ciò si aggiunga che la gestione del porto in autonomia, già in atto per altri porti italiani operanti in condizioni meno sfavorevoli di quelle in cui nell'epoca successiva al secondo conflitto mondiale è venuta a trovarsi Trieste, si presenta l'unica soluzione per riportare quel porto ad un miglior grado di competitività con porti esteri concorrenti che hanno potuto beneficiare di particolari situazioni determinatesi nel dopoguerra.

La crisi che attualmente travaglia il porto di Trieste è dovuta essenzialmente al fatto che le correnti di traffico, nonostante il favorevole concorso del fattore geografico, seguono direttrici estremamente variabili in dipendenza non solo della mutevole congiuntura economica dei paesi dell'entroterra centro-danubiano, ma anche di cause extra-economiche e dell'azione concorrenziale esercitata dagli scali del Nord-Europa e di quelli esteri vicini. In altri termini, mentre gli altri porti nazionali sono i luoghi di confluenza più o meno « necessaria » di traffici per i rispettivi entroterra, Trieste non può contare su sicure e stabili correnti, perché queste ultime si presentano particolarmente suscettive di dirottamento verso porti esteri.

Trova così spiegazione quanto è indicato alla seguente tabella e cioè che nel decennio 1954-1963, mentre l'indice d'incremento medio dei principali porti italiani è stato pari a 2,55 con punte di massima 3 per Genova; 2,69 per Ancona-Falconara; 2,33 per Venezia, ecc., l'indice relativo a Trieste è stato soltanto di 1,38. È così dimostrato il relativo regresso dei traffici nell'emporio giuliano.

Indici di incremento dei volumi di traffico dei principali empori italiani nei periodi:

	1954-57	1954-60	1954-63
Genova	1,54	1,93	3,—
Venezia	1,33	1,60	2,33
Napoli-Bagnoli	1,06	1,33	1,57
Livorno	1,22	1,38	1,62
La Spezia	1,36	1,48	1,83
Savona	1,32	1,27	1,51
Trieste	1,44	1,43	1,38
Bari	1,17	1,33	1,17
Ancona-Falconara	1,31	1,56	2,69
Cagliari	1,33	1,33	1,42
Palermo	1,—	1,50	1,66
Media nazionale	1,34	1,76	2,55

Funzione prevalente di Trieste è notoriamente il transito con l'estero che, al pari del movimento passeggeri, è apportatore di valuta pregiata che è di notevole consistenza ed incide in modo favorevole sulla bilancia dei pagamenti.

Ma anche in rapporto a tale funzione i porti europei concorrenti e quelli istriani registrano sensibili incrementi di traffico evidentemente sottratto a Trieste. In particolare Fiume e Capodistria, nel decennio 1955-1964, hanno incrementato i loro traffici di transito come indicato nella seguente tabella.

Raffronto degli indici riguardanti i traffici internazionali fra Trieste e i porti di Fiume e Capodistria.

PORTI	Traffico di transito col retroterra estero		Rapporto 1964-65
	1955	1964	
	Tonnellate		
Trieste	2.796.975	1.788.190	0,64
Fiume	632.194	2.140.473	3,4
Capodistria	—	122.612	—

L'attività del porto triestino è perciò seriamente insidiata da un'esacerbata azione concorrenziale, che impone l'adozione di misure adeguate da parte di un'amministrazione autonoma, snella e agile, idonea ad affrontare e risolvere con tempestività le situazioni che di volta in volta si creano e che possa, al contempo, agire nel senso di sviluppare il « complesso porto-industria ».

Tutto ciò presuppone la creazione di un ente del porto che, mentre non si discosti sostanzialmente dalle linee fondamentali previste dalla relativa legislazione italiana, possa altresì adeguarsi in modo più o meno elastico alle particolari esigenze di quell'emporio.

Nell'allegato disegno di legge la giurisdizione del nuovo Ente è espressamente limitata all'ambito portuale di Trieste, con esclusione del porto industriale (articolo 2).

Si è ritenuta preferibile tale generica dizione ad un preciso riferimento geografico in quanto la soluzione offrirebbe il vantaggio di evitare il ricorso a successive eventuali modifiche legislative, consentendo, invece, l'automatico adeguamento della circoscrizione dell'Ente ai possibili mutamenti dell'ambito portuale stesso in relazione allo sviluppo dei traffici ed alle esigenze connesse con l'organizzazione delle attività che vi si svolgono.

Circa la esclusione dalla giurisdizione dell'Ente autonomo del porto di Trieste del porto industriale, tale esclusione è stata ispirata dalla necessità di assicurare la rispondenza dei compiti dell'Ente al fine per il quale esso viene costituito, cioè quello della gestione commerciale del porto.

È previsto l'assorbimento, da parte dell'Ente costituendo, dell'Azienda portuale dei magazzini generali di Trieste. A tale scopo l'articolo 22 del disegno di legge, nell'abrogare il regio decreto-legge 3 settembre 1925, n. 1789, con le successive modificazioni relative all'istituzione dell'Azienda stessa, stabilisce che le attività e passività di quest'ultima, così come il personale in regolare servizio, alla data del 31 dicembre 1965, passino all'Ente autonomo del porto di Trieste.

Non si è ritenuto di includere tra i compiti dell'Ente oltre quelli previsti dall'articolo 2 altri di varia natura ed estensione, quali quelli in materia di programmazione economica ed urbanistica nonché poteri decisionali in ordine all'impegno ed all'utilizzazione dei fondi stanziati nel piano nazionale di ammodernamento e potenziamento dei porti.

È sembrato, infatti, a tal riguardo non opportuna la sottrazione di tali compiti alle

Amministrazioni centrali competenti, soprattutto per quanto riguarda i piani di ammodernamento e potenziamento dei porti a carattere nazionale, la distribuzione e l'impiego dei relativi fondi, la realizzazione delle opere programmate.

Ciò anche perché l'attribuzione al costituendo Ente di compiti così estesi e di tale natura, comporterebbe per il medesimo soltanto degli oneri senza vantaggi di alcun genere ed appesantirebbe inutilmente la sua organizzazione.

Tali compiti rientrano infatti nella competenza dello Stato che ha già una propria adeguata organizzazione a tale scopo, senza con ciò escludere che, ove se ne ravvisasse l'opportunità, potrebbe essere attribuito all'ente, mediante apposite convenzioni da stipulare con il Ministero dei lavori pubblici, il compito di espletare alcune particolari attività, come ad esempio l'esecuzione di opere marittime, o lavori di manutenzione, ordinaria e straordinaria.

È stato pertanto previsto, tra i compiti dell'Ente indicati nell'articolo 2, ai punti 2) e 3), che il medesimo possa provvedere su concessione del Ministero dei lavori pubblici alla esecuzione delle opere previste dal piano regolatore e delle relative attrezzature.

I compiti attribuiti all'Ente sono, oltre a quelli già dell'Azienda portuale dei magazzini generali, quegli stessi assegnati agli enti portuali fin qui costituiti, cioè compiti di propulsione delle attività portuali e di coordinamento dell'azione delle varie amministrazioni ed uffici, pubblici o privati, che tale attività svolgono; l'amministrazione del demanio marittimo e la disciplina del lavoro portuale, secondo le norme del codice della navigazione; la gestione dei mezzi meccanici e della stazione marittima.

In relazione poi al combinato disposto dei numeri 6) e 12) dello stesso articolo 2, l'Ente dovrà provvedere alla esecuzione degli impianti ferroviari nell'ambito della sua circoscrizione, compresa la manutenzione e l'esercizio ferroviario, a seguito di convenzione da stipulare con l'Azienda delle ferrovie dello Stato, alla quale dovranno far carico le relative spese in base alle norme vigenti.

Negli altri porti nazionali l'esercizio ferroviario è svolto direttamente dalle Ferrovie dello Stato, mentre per il porto di Trieste esso finora è stato affidato all'Azienda portuale magazzini generali. Si è ravvisata l'opportunità che esso rimanga attribuito al costituendo Ente in considerazione delle peculiari esigenze del regime dei punti franchi in cui si svolgono le

attività del porto, regime che richiede frequenti spostamenti di merci per particolari necessità di carattere commerciale in luogo del normale afflusso e deflusso dal porto dei carri ferroviari, in dipendenza delle operazioni di imbarco e sbarco delle merci stesse, come avviene in tutti gli altri porti.

Al punto 9) dell'articolo 2 si prevede che l'Ente possa « stipulare, con le competenti amministrazioni centrali, particolari convenzioni per agevolazioni tariffarie nei trasporti di persone e cose per via ferroviaria, stradale ed aerea nell'interesse del porto di Trieste ». La norma in questione si inserisce in quel complesso di provvedimenti già da tempo adottati intesi ad acquisire correnti di traffico al porto di Trieste per mezzo di agevolazioni di varia natura, tali da attirare le correnti stesse dal punto di vista della convenienza economica.

Tornando all'articolo 1 del disegno di legge occorre a questo punto precisare il concetto — previsto dallo stesso articolo — della vigilanza e tutela da parte del Ministero della marina mercantile sull'Ente autonomo del porto di Trieste.

In proposito si osserva che la sottoposizione degli Enti pubblici a vigilanza e tutela da parte dell'amministrazione dello Stato è elemento connaturato con il carattere pubblico degli Enti stessi.

Il controllo dello Stato su di essi si svolge attraverso una serie di attività amministrative risolvendosi nel riscontro e nel riesame sotto il profilo della legittimità o sotto quello della legittimità congiunta al merito delle attività degli Enti al fine di garantirne l'adeguamento ai rispettivi scopi istituzionali ed insieme al pubblico interesse. Più che atto di imperio, quindi, può parlarsi di cooperazione per il raggiungimento di fini degli Enti che si identificano con quelli dello Stato; maggior rilevanza hanno tali fini, più penetrante occorre che sia il controllo dello Stato.

Il sistema dei controlli si estrinseca come segue:

a) le deliberazioni del Consiglio di amministrazione e del Comitato direttivo sono soggette all'approvazione del Ministero della marina mercantile (articolo 13);

b) il regolamento organico del personale deve essere approvato dal Ministero della marina mercantile e da quello del tesoro (articolo 23);

c) le deliberazioni del Consiglio di amministrazione relative ai modi ed alle condizioni alle quali possano essere conclusi pre-

stiti od altre operazioni finanziarie sono approvate con provvedimento del Ministero della marina mercantile di concerto con quello del tesoro e, se concernono spese per opere marittime, anche con quello dei lavori pubblici;

d) il conto consuntivo ed il bilancio preventivo debbono essere approvati dal Ministero della marina mercantile, di concerto con quelli del tesoro e dei lavori pubblici (articolo 14);

e) la regolarità e l'esattezza della gestione nei riguardi contabili, nonché l'ammissibilità delle spese in rapporto alle previsioni del bilancio verrà riscontrata da un Collegio dei revisori dei conti presieduto dal revisore effettivo scelto dal Ministro per il tesoro (articolo 12);

f) il Ministero della marina mercantile può disporre in ogni tempo ispezioni sui servizi affidati all'Ente, avvalendosi anche, ove occorra, di personale dipendente da altri ministeri (articolo 18).

Per quanto concerne la finanza ed il patrimonio dell'Ente, questo, per l'assolvimento dei compiti di istituto, ha a sua disposizione:

a) i contributi obbligatori a carico dello Stato, della Regione, dell'Amministrazione provinciale e del Comune di Trieste, delle Camere di commercio, industria e agricoltura di Trieste, Udine e Gorizia ed ogni altro contributo volontario.

Come già accennato, il contributo a carico dello Stato viene fissato in lire 1 miliardo e mezzo all'anno, mentre l'ammontare di quelli che dovranno fare carico agli altri Enti indicati è lasciato alle deliberazioni dei rispettivi organi competenti in base alle leggi in vigore, trattandosi di Enti autonomi.

Allo scopo di garantire all'Ente la congruità dei contributi stessi in relazione alle necessità di bilancio, si è ritenuto opportuno disporre che sulla misura dell'ammontare stesso sia sentito il Consiglio di amministrazione dell'Ente;

b) i proventi delle gestioni dirette, i proventi della tassa sui passeggeri di cui, in base agli articoli 30 e 49 della legge 9 febbraio 1963, n. 82, fruisce attualmente l'Azienda portuale dei magazzini generali; i proventi derivanti da attestazioni ed altri documenti rilasciati dall'Ente; ed infine i beni e le somme che venissero all'Ente in virtù di successioni testamentarie, donazioni e oblazioni volontarie;

c) i fondi ricavati da mutui o da altre operazioni finanziarie autorizzate.

L'articolo 21 del disegno di legge contiene una norma intesa alla classificazione del porto di Trieste ai fini del regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095, sui porti, spiagge e fari.

Al riguardo si fa presente che, secondo le norme e la procedura previste dal citato regio decreto, il porto di Trieste dovrebbe essere classificato, con decreto interministeriale, nella prima classe della seconda categoria dei porti marittimi nazionali, tenuto conto del traffico in esso svoltosi in ciascun anno dell'ultimo triennio e che l'onere relativo alle opere da realizzarsi per la conservazione ed il miglioramento del porto stesso, dovrebbe essere ripartito in ragione dell'80 per cento a carico dello Stato e del 20 per cento a carico dei comuni e delle province interessate.

Tale decreto interministeriale di classificazione dovrebbe quindi, tra le altre disposizioni, contenere anche il piano di riparto della quota a carico di detti Enti locali con l'attribuzione, ad ognuno di essi, di un diverso

onere in proporzione del beneficio che ritrae dal porto per dirette relazioni commerciali.

Contro tale piano di riparto gli Enti in questione possono fare opposizione.

In relazione a quanto sopra, nell'articolo 21, che prevede la classificazione del porto di Trieste, è anche stabilito che alle spese di qualunque natura occorrenti al porto sarà provveduto con separato provvedimento a norma, appunto, delle citate disposizioni di legge.

Le altre norme contenute nel disegno di legge riproducono quelle analoghe già previste negli ordinamenti degli altri Enti portuali.

Comunque, è da notare che l'articolo 25 prevede che le norme di attuazione della legge stessa dovranno essere emanate entro un anno dalla sua approvazione, con decreto del Capo dello Stato, su proposta del Ministro per la marina mercantile, di concerto con quelli per l'interno, per i lavori pubblici, per il tesoro e per le finanze.

DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

(Denominazione, natura e durata).

È costituito l'Ente autonomo del porto di Trieste, con sede legale ed amministrativa in Trieste.

L'Ente ha personalità giuridica pubblica ed è soggetto alla vigilanza e tutela del Ministero della marina mercantile.

La sua durata è fissata in anni trenta dalla data di entrata in vigore della presente legge.

ART. 2.

(Circoscrizione e attribuzioni).

L'Ente, nel territorio di propria circoscrizione, che comprende l'intero ambito portuale di Trieste, con esclusione del porto industriale, ha il compito di:

1) studiare, promuovere ed adottare, di intesa con le Amministrazioni interessate, i provvedimenti atti a favorire lo sviluppo dei traffici nel porto di Trieste, nonché quello commerciale ed industriale dell'entroterra in relazione ai detti traffici;

2) promuovere, ai fini dello sviluppo del porto, la realizzazione delle opere previste dal piano regolatore e delle relative attrezzature.

L'esecuzione dei suindicati lavori può essere affidata dal Ministero dei lavori pubblici in concessione all'Ente portuale, ove se ne ravvisi la necessità.

L'Ente è autorizzato ad eseguire a proprie spese lavori previsti nel piano regolatore in vigore, dopo la prescritta approvazione in linea tecnica degli elaborati di progetto da parte del Ministero dei lavori pubblici;

3) provvedere, a seguito di apposita convenzione da stipulare con il Ministero dei lavori pubblici, ai servizi idrici, di pulizia e di illuminazione del porto;

4) amministrare, nell'ambito della propria circoscrizione, i beni del demanio marittimo, compresi gli spazi acquei, con l'osservanza delle disposizioni del Codice della navigazione e del relativo regolamento. Gli atti di concessione aventi durata superiore a quindici anni dovranno essere approvati con decreto del Ministro per la marina mercantile;

5) esplicitare le funzioni che le vigenti leggi sul lavoro nei porti attribuiscono alla competenza degli Uffici del lavoro portuale e dei comandanti di porto, con la assistenza di un Consiglio del lavoro e con poteri di regolamentazione del lavoro e di determinazione delle tariffe, sia nei confronti dei lavoratori, che degli imprenditori, secondo le norme vigenti;

6) provvedere all'esecuzione degli impianti ferroviari nell'ambito della circoscrizione, nonché alla relativa manutenzione ed 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;

7) provvedere alla gestione diretta dei mezzi meccanici per l'imbarco, lo sbarco ed il movimento in genere delle merci, nonché alla gestione della stazione marittima passeggeri;

8) provvedere all'esercizio dei magazzini per deposito merci, anche se in regime di deposito franco, e dei magazzini generali del porto di Trieste, con l'osservanza delle leggi doganali e marittime;

9) stipulare con le competenti Amministrazioni centrali apposite convenzioni per agevolazioni tariffarie nei trasporti di persone e cose per via ferroviaria, stradale ed aerea, nell'interesse del porto di Trieste;

10) raccogliere, elaborare e pubblicare dati e notizie concernenti la vita ed il movimento economico del porto;

11) amministrare i fondi ed i proventi assegnatigli;

12) provvedere alle spese necessarie per il disimpegno delle attribuzioni sopra indicate, escluse quelle per i servizi idrici, di pulizia e di illuminazione, che restano a carico dell'Amministrazione dei lavori pubblici ed escluse altresì quelle relative all'esercizio ferroviario portuale, e cioè le operazioni di scalo, le manovre ferroviarie, la manutenzione ed illuminazione degli impianti ferroviari, che sono a carico dell'Amministrazione ferroviaria;

13) coordinare l'azione degli uffici pubblici, degli enti, delle associazioni e dei privati che attendono a servizi e svolgono attività interessanti il porto;

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

ART. 3.

(Finanze e patrimonio).

Per l'assolvimento dei compiti di istituto, l'Ente ha a sua disposizione ed amministra:

1) i contributi obbligatori a carico dello Stato, della Regione, dell'Amministrazione provinciale e del Comune di Trieste, delle Camere di commercio, industria e agricoltura di Trieste, Udine e Gorizia ed ogni altro contributo volontario.

Il contributo a carico dello Stato è stabilito in lire 1.500.000.000 annue. L'ammontare dei contributi a carico degli altri Enti sopra indicati sarà stabilito dai rispettivi organi competenti in base alle norme in vigore, sentito il Consiglio di amministrazione dell'Ente autonomo del porto;

2) i canoni relativi a concessioni a terzi di beni demaniali marittimi nonché i proventi delle gestioni dirette;

3) il provento della tassa sui passeggeri di cui agli articoli 30 e 49 della legge 9 febbraio 1963, n. 82;

4) i fondi ricavati mediante mutui ed altre operazioni finanziarie consentite dalla legge;

5) i proventi per diritti su attestazioni ed altri documenti rilasciati dall'Ente;

6) i beni e le somme che venissero all'Ente in virtù di successioni testamentarie, donazioni, oblazioni volontarie e per ogni altra causa non esplicitamente menzionata nel presente articolo.

ART. 4.

(Organi).

Sono organi dell'Ente:

- il Presidente;
- il Consiglio di amministrazione;
- il Consiglio direttivo;
- il Collegio dei revisori dei conti.

ART. 5.

(Presidente e Vice Presidente).

Il Presidente è nominato con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per la marina mercantile, sentito il Consiglio dei ministri e sentita, altresì, la Giunta regionale del Friuli-Venezia Giulia. Egli dura in carica quattro anni e può essere riconfermato.

Se è nominato Presidente dell'Ente un funzionario dello Stato, egli dovrà essere col-

locato fuori ruolo per il periodo di durata dell'incarico, con le modalità di cui agli articoli 58 e 59 del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3.

Vice Presidente di diritto è il Comandante del porto di Trieste. Egli coadiuva il Presidente e lo sostituisce esercitandone le funzioni in caso di assenza e di impedimento.

Al Presidente sarà corrisposta un'indennità annua, sul bilancio dell'Ente, nella misura che sarà fissata con decreto del Ministro per la marina mercantile di concerto con quello per il tesoro.

ART. 6.

(Compiti del Presidente).

Il Presidente rappresenta legalmente l'Ente, sovrintende a tutti i servizi, convoca e presiede il Consiglio di amministrazione ed il Comitato direttivo, provvede alla esecuzione delle deliberazioni prese dagli organi collegiali e dispone su tutti gli affari relativi alla amministrazione dell'Ente che non siano attribuiti alla competenza degli altri organi.

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

Il Presidente, per l'attuazione dei servizi di competenza dell'Ente, può emettere ordinanze e può richiedere, ove occorra, l'assistenza della forza pubblica per l'esecuzione e la vendita, nelle forme legali, di merci o di cose giacenti sulle calate o nei magazzini di porto, che non siano in consegna all'Amministrazione doganale e ferroviaria.

Per le infrazioni alle ordinanze che il Presidente emette a norma del comma precedente si applicano le disposizioni del titolo IV del libro I della parte III del Codice della navigazione.

ART. 7.

(Consiglio di amministrazione)

Il Consiglio di amministrazione è nominato con decreto del Ministro per la marina mercantile ed è così composto:

- 1) il Presidente dell'Ente;
- 2) il Comandante del porto;
- 3) un rappresentante del Ministero del tesoro:

4) un rappresentante del Ministero dei lavori pubblici;

5) un rappresentante del Ministero della marina mercantile;

6) il Capo del compartimento doganale di Trieste;

7) il Direttore compartimentale delle ferrovie dello Stato di Trieste;

8) il Provveditore alle opere pubbliche della regione Friuli-Venezia Giulia;

9) il Direttore regionale del lavoro e della massima occupazione;

10) un rappresentante del Commissariato del Governo presso la regione Friuli-Venezia Giulia;

11) due rappresentanti della regione Friuli-Venezia Giulia;

12) il Sindaco di Trieste od un suo delegato;

13) i Presidenti delle Camere di commercio industria e agricoltura di Trieste, Udine e Gorizia;

14) il Presidente dell'Amministrazione provinciale di Trieste o un suo delegato;

15) due rappresentanti degli industriali;

16) un rappresentante dell'armamento libero;

17) un rappresentante dell'armamento di linea;

18) un rappresentante degli spedizionieri;

19) un rappresentante degli agenti marittimi e dei raccomandatari;

20) un rappresentante dei commercianti;

21) due rappresentanti dei lavoratori marittimi;

22) due rappresentanti dei lavoratori portuali.

I rappresentanti di cui ai numeri 3, 4 e 5 dovranno essere designati dai rispettivi Ministri e scelti tra funzionari di qualifica non inferiore a direttore di divisione o equiparati.

I rappresentanti di cui ai numeri 15 e 22 del presente articolo sono scelti dal Ministro per la marina mercantile su terne presentate dalle rispettive organizzazioni di categoria a base nazionale.

Non possono essere nominati o designati Presidente o componenti del Consiglio di amministrazione, e decadono di diritto dalla carica, coloro che siano dipendenti dell'Ente ed abbiano con questo rapporti di affari o di interessi, diretti o indiretti, ovvero siano parti o patrocinatori di esse, arbitri o consulenti tecnici in giudizi contro l'Ente.

Il mandato dei membri non di diritto del Consiglio di amministrazione dura quattro

anni e può essere riconfermato; i membri nominati in sostituzione di altri, prima della scadenza normale, rimangono in carica fino alla fine del quadriennio in corso.

ART. 8.

(*Compiti del Consiglio di amministrazione*).

Il Consiglio di amministrazione:

1) delibera sull'indirizzo generale dell'amministrazione dell'Ente e sull'ordinamento dei servizi;

2) delibera i bilanci preventivi e consuntivi, nonché le eventuali variazioni ai bilanci preventivi;

3) delibera sulle spese preventivate in bilancio oltre i limiti della competenza attribuita al Comitato direttivo;

4) delibera il regolamento organico del personale di cui al successivo articolo 23;

5) delibera inoltre:

a) sulle norme e sulle tariffe relative ai servizi che rientrano nella competenza dell'ente;

b) sulle concessioni demaniali marittime nei limiti di competenza del direttore marittimo, stabiliti nel secondo comma dell'articolo 36 del Codice della navigazione;

c) sul rilascio di concessioni per l'esercizio di servizi portuali di competenza dell'ente fissandone la regolamentazione e le relative tariffe;

d) sull'accettazione di eredità, legati e donazioni;

e) sui progetti di massima per opere nuove di particolare importanza da sottoporre al Ministero dei lavori pubblici, sui progetti esecutivi di tutti i lavori e sulle modalità e sull'ordine della loro esecuzione quando la relativa spesa superi i limiti della competenza attribuita in materia al Comitato direttivo dall'articolo 10, n. 9;

f) sulla costituzione e sulla regolamentazione di Comitati consultivi e Commissioni;

g) sui modi e sulle condizioni alle quali possono essere conclusi prestiti od altre operazioni finanziarie ritenute opportune onde mettere l'Ente in condizione di assolvere i propri compiti;

6) autorizza il Presidente a stare in giudizio e delibera sulle liti, sui compromessi e sulle transazioni, sui procedimenti arbitrali e sulla nomina dei relativi arbitri, nonché sulle controversie con altre amministrazioni, quando il loro valore superi i limiti della competenza attribuita in materia al Comitato direttivo dall'articolo 10, n. 8.

ART. 9.

(*Comitato direttivo*).

Il Comitato direttivo è così composto:

- 1) il Presidente dell'Ente;
- 2) il Comandante del porto;
- 3) un rappresentante del Commissariato del Governo presso la regione Friuli-Venezia Giulia;
- 4) uno dei Presidenti delle Camere di commercio industria e agricoltura di Trieste, Udine e Gorizia, scelto da esse o, in caso di disaccordo, dal Presidente della Regione;
- 5) ingegnere capo del competente Ufficio del Genio civile per le opere marittime;
- 6) Direttore compartimentale delle ferrovie dello Stato;
- 7) Capo del compartimento doganale di Trieste;
- 8) due membri designati nel proprio seno dal Consiglio di amministrazione, uno dei quali in rappresentanza degli imprenditori ed uno in rappresentanza dei lavoratori.

ART. 10.

(*Compiti del Comitato direttivo*).

Il Comitato direttivo:

- 1) assiste il Presidente nell'adempimento dei suoi compiti e secondo le norme stabilite dal regolamento prende, in casi di necessità ed urgenza, le decisioni di competenza del Consiglio di amministrazione, salvo ratifica;
- 2) predispone i bilanci preventivi ed i rendiconti consuntivi da sottoporre al Consiglio di amministrazione e propone eventuali variazioni al bilancio preventivo durante il corso dell'esercizio finanziario;
- 3) delibera in materia di concessioni demaniali entro i limiti della competenza del Capo del compartimento marittimo, stabiliti nel secondo comma dell'articolo 36 del Codice della navigazione;
- 4) delibera, nei limiti del bilancio, sulle spese di importo fino a lire 5 milioni;
- 5) delibera sugli incarichi tecnici da affidare a persone fisiche e giuridiche estranee all'Ente;
- 6) delibera i provvedimenti disciplinari a carico del personale e gli eventuali compensi o sussidi speciali, a norma del regolamento del personale;
- 7) delibera sulle nomine e sul licenziamento del personale, con l'osservanza delle norme contenute nel regolamento del personale;
- 8) autorizza il Presidente a stare in giudizio e delibera sulle liti, sui compromessi e

sulle transazioni, sui provvedimenti arbitrari e sulla nomina dei relativi arbitri, nonché sulle controversie con altre amministrazioni, entro il limite di valore di lire 5 milioni indicato al precedente punto 4;

9) delibera sui progetti dei lavori e sulle modalità e sull'ordine della loro esecuzione quando la relativa spesa non ecceda l'importo di lire 100 milioni e si provveda con asta pubblica o licitazione privata od appalto concorso, ovvero l'importo di lire 25 milioni e si provveda a trattativa privata od in economia.

ART. 11.

(*Adunanze e deliberazioni*).

Il Consiglio di amministrazione si riunisce in sessione ordinaria tre volte l'anno e può essere convocato, in via straordinaria, su iniziativa del Presidente o di almeno un terzo dei componenti.

Il Comitato direttivo si riunisce in seduta ordinaria due volte al mese su convocazione del Presidente, e, in via straordinaria, ogni qual volta egli lo ritenga opportuno.

Le sedute del Consiglio di amministrazione e del Comitato direttivo non sono valide se non intervengono la metà più uno dei rispettivi componenti.

Nella seconda convocazione, che dovrà aver luogo non prima di un'ora dalla precedente e non oltre gli otto giorni da questa, le deliberazioni sono valide qualunque sia il numero degli intervenuti.

Le deliberazioni sono adottate a maggioranza: in caso di parità la votazione sarà rinnovata. Verificandosi ancora la parità prevale il voto del Presidente.

A ciascun componente del Consiglio di amministrazione e del Comitato direttivo che non abbia altro assegno a carico dell'Ente viene corrisposto un gettone di presenza nella misura che sarà stabilita con decreto del Ministro per la marina mercantile, di concerto con quello per il tesoro.

ART. 12.

(*Revisori dei conti*).

Il riscontro della regolarità amministrativa e contabile della gestione dell'Ente è effettuata da un Collegio di revisori nominato con decreto del Ministro per la marina mercantile e composto di cinque membri effettivi e due supplenti designati:

— un membro effettivo, con funzioni di Presidente, ed uno supplente dal Ministero del tesoro:

— un membro effettivo ed uno supplente dal Ministero della marina mercantile e gli altri tre membri effettivi, rispettivamente, dal Ministero dei lavori pubblici, dal Ministero delle finanze e dalla Regione Friuli-Venezia Giulia.

Il Collegio dura in carica quattro anni e i singoli membri possono essere riconfermati.

I revisori partecipano alle sedute del Consiglio di amministrazione ed hanno facoltà di partecipare alle sedute del Comitato direttivo.

Ai revisori è attribuito un compenso annuo la cui misura sarà stabilita, per l'intero periodo di durata del loro incarico, dal Ministero della marina mercantile, di concerto con quello del tesoro.

ART. 13.

(Atti soggetti a controllo).

Le deliberazioni del Consiglio di amministrazione e del Comitato direttivo sono soggette all'approvazione del Ministero della marina mercantile. A tal fine il Presidente dell'Ente deve trasmettere a detto Ministero, entro dieci giorni dalla loro data, le deliberazioni stesse, che si intendono approvate se il Ministero non abbia fatto osservazioni entro venti giorni dalla data di ricezione, fatta eccezione delle delibere per la cui approvazione è prescritto il concerto con altri Ministeri.

Per le deliberazioni del Consiglio di amministrazione di cui all'articolo 8, n. 5) lettera g) l'approvazione viene data con provvedimento del Ministero della marina mercantile di concerto con quello del tesoro e se concernenti spese per opere marittime anche con quello dei lavori pubblici.

ART. 14.

(Esercizio finanziario).

L'esercizio finanziario dell'Ente ha inizio il 1° gennaio e termina il 31 dicembre di ciascun anno.

I bilanci di previsione sono deliberati entro il mese di settembre di ogni anno ed i conti consuntivi entro il mese di aprile successivo.

Le deliberazioni concernenti i bilanci di previsione, le variazioni eventualmente apportate durante l'esercizio ed i conti consuntivi vanno rimesse, entro quindici giorni dalla loro assunzione, ai Ministeri della marina mercantile, del tesoro e dei lavori pubblici, per la prescritta approvazione.

ART. 15.

(Norme amministrative e contabili).

Nell'esercizio delle sue attività l'Ente deve osservare:

a) le disposizioni del Codice della navigazione e del relativo regolamento, nonché di tutte le altre leggi vigenti in materia;

b) le disposizioni vigenti in materia di lavori pubblici per la compilazione dei progetti, la direzione ed il collaudo delle opere e degli impianti;

c) le disposizioni sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato per la gestione amministrativa e finanziaria con le modalità che verranno stabilite dal regolamento di cui all'articolo 25.

I contratti stipulati dall'Ente non possono avere durata, né creare oneri od impegni, oltre il termine dell'Ente stesso, salva l'autorizzazione dei Ministeri della marina mercantile, del tesoro e delle finanze.

L'avanzo netto di gestione di ciascun esercizio finanziario dovrà essere destinato ad eliminare l'eventuale disavanzo degli esercizi precedenti. L'eccedenza sarà devoluta all'apposito fondo « Avanzi di gestione, per la costruzione, il miglioramento e la manutenzione straordinaria di opere ed attrezzature portuali ».

ART. 16.

(Direttore generale).

Capo dei servizi esecutivi dell'Ente è il Direttore generale il quale partecipa, con voto consultivo e con funzioni di segretario, alle sedute dell'Assemblea generale e del Comitato direttivo.

ART. 17.

(Disposizioni tributarie ed agevolazioni fiscali).

Agli effetti delle tasse di registro e di bollo tutti gli atti ed i contratti dell'Ente sono soggetti alle stesse norme che vigono per gli atti ed i contratti dell'Amministrazione dello Stato.

Sono esenti dall'imposta di ricchezza mobile gli interessi relativi ad operazioni finanziarie ed a prestiti che l'Ente portuale contragga con lo Stato e con qualsiasi altro Ente o persona per la costruzione di opere ed arredamenti portuali, salvo quanto disposto, per le operazioni a medio e lungo termine, dalla legge 27 luglio 1962, n. 1228.

I materiali destinati alla costruzione, mantenimento ed esercizio di opere, edifici ed attrezzature portuali, sono esenti da ogni imposta e tassa a favore dell'Amministrazione comunale.

ART. 18.

(Ispezioni).

Il Ministero della marina mercantile, valendosi, ove occorra, anche dei funzionari dipendenti da altre Amministrazioni dello Stato, previ accordi in tal caso con il Ministero competente, può in ogni tempo far ispezionare l'andamento di ogni ramo dei servizi affidati all'Ente.

ART. 19.

(Scioglimento dell'Amministrazione).

L'Amministrazione dell'Ente può essere sciolta quando, richiamata all'osservanza di obblighi ad essa imposti dalla presente legge istitutiva e dal regolamento, persiste nel violarli, o quando, per altri motivi, dia luogo ad inconvenienti che compromettano il regolare ed ordinato funzionamento dell'Ente.

Lo scioglimento dell'Amministrazione è disposto con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per la marina mercantile e su delibera del Consiglio dei Ministri, sentito il Consiglio di Stato.

Con lo stesso decreto è stabilito il termine entro cui dovrà procedersi alla costituzione della nuova Amministrazione ed è nominato un Commissario straordinario il quale esercita tutti i poteri del Presidente, del Comitato direttivo e del Consiglio di amministrazione.

Con decreto del Ministro per la marina mercantile, di concerto con quello per il tesoro, sono fissati gli emolumenti del Commissario straordinario.

ART. 20.

(Destinazione di personale statale ai servizi dell'Ente).

Alla direzione dei servizi di cui ai numeri 4 e 5 dell'articolo 2 della presente legge possono essere preposti due impiegati della carriera direttiva del Ministero della marina mercantile, di qualifica non superiore a direttore di divisione, che saranno collocati fuori ruolo.

Per un periodo massimo di dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente

legge possono essere destinati ai servizi dell'Ente altri funzionari della carriera direttiva, ruolo amministrativo, del Ministero della marina mercantile, nel numero massimo di tre unità e di qualifica non superiore a direttore di divisione, che saranno collocati fuori ruolo.

Nei ruoli del personale dell'Ente dovranno rimanere vacanti i posti di organico le cui funzioni siano disimpegnate dai predetti impiegati dello Stato.

NORME FINALI E TRANSITORIE

ART. 21.

(Classificazione del porto).

Il porto di Trieste è classificato nella prima classe della seconda categoria dei porti marittimi nazionali a norma del regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095, modificato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1955, n. 1534.

Al riparto delle spese di qualunque natura occorrenti al porto stesso è provveduto con separato provvedimento a norma del regio decreto di cui al primo comma.

ART. 22.

(Azienda portuale dei magazzini generali di Trieste).

È abrogato il regio decreto-legge 3 settembre 1925, n. 1789, con le successive modificazioni, relativo all'Azienda portuale dei magazzini generali di Trieste, le cui attività e passività sono devolute all'Ente autonomo del porto di Trieste.

Il personale in regolare servizio presso l'Azienda alla data del 31 dicembre 1965 passa alle dipendenze dell'Ente. Fino all'emanazione del regolamento di cui all'articolo 23 esso conserva le stesse qualifiche e la stessa retribuzione.

ART. 23.

(Regolamento organico del personale).

Con apposito regolamento, da sottoporre all'approvazione del Ministero della marina mercantile e di quello del tesoro, saranno stabiliti la consistenza numerica, lo stato giuridico ed il trattamento economico di attività, a qualsiasi titolo, e di quiescenza e di previdenza del personale — compreso il Direttore generale — comunque necessario alle esigenze funzionali dell'Ente.

Con il succennato regolamento saranno stabilite anche le norme transitorie necessarie per la sistemazione del personale proveniente dall'Azienda portuale dei magazzini generali.

ART. 24.

(Aree, beni ed opere demaniali).

Le aree, i beni e le opere appartenenti al demanio marittimo, nonché le attrezzature e tutti gli altri beni di proprietà dello Stato esistenti nell'ambito della giurisdizione dell'Ente, fatta eccezione per quelli occorrenti ai servizi di spettanza dello Stato, saranno consegnati all'Ente con le modalità di cui all'articolo 36 del regolamento per la esecuzione del Codice della navigazione (navigazione marittima).

Qualora per le esigenze dei suddetti servizi di spettanza dello Stato si renda necessario disporre di beni consegnati all'Ente, esso dovrà riconsegnarli al Ministero della marina mercantile su richiesta dello stesso.

I contratti stipulati dall'Ente non possono avere durata né creare oneri od impegni oltre il termine stabilito per la durata dell'Ente, salva espressa autorizzazione del Ministero della marina mercantile.

All'atto della cessazione dell'Ente, tutte le opere ed i beni ricevuti in consegna e tutti gli incrementi relativi, nonché i residui dei fondi, compreso il fondo avanzi di gestione, saranno devoluti allo Stato.

ART. 25.

(Norme di attuazione).

Le norme per l'attuazione della presente legge saranno emanate, entro un anno, con regolamento da approvarsi con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per la marina mercantile, di concerto con i Ministri per l'interno, i lavori pubblici, il tesoro e le finanze.

ART. 26.

(Copertura finanziaria).

Alla copertura dell'onere di lire 1.500 milioni, previsto dall'articolo 3, punto 1, della presente legge, per l'anno finanziario 1967, si farà fronte mediante riduzione del fondo speciale dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per l'anno medesimo, concernente gli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.