

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1979

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**GIOIA, COMPAGNA, COTTONE, CUSUMANO, CUT-
TITA, GIGLIA, GUNNELLA, LA LOGGIA, MATTA-
RELLA, MUSOTTO, NICOLAZZI, NICOSIA, RUFFINI,
RUSSO FERDINANDO**

Presentata il 30 ottobre 1969

**Integrazioni e modifiche alla legge 14 novembre 1961,
n. 1268, concernente la costituzione dell'Ente autonomo
del porto di Palermo**

ONOREVOLI COLLEGHI ! — L'esigenza di modificare la legge 14 novembre 1961, n. 1268, istitutiva dell'ente autonomo del porto di Palermo, è stata in questi ultimi anni vivamente avvertita.

La legge era diretta a risolvere la grave crisi del maggiore scalo marittimo siciliano, con l'apprestamento di efficienti impianti ed attrezzature e l'accentramento di attività essenziali e servizi, da rendere più funzionali e di minore costo.

Questi primi sei anni di attività dell'ente, se pure utilissimi per avere consentito, superando ogni tendenza di crisi, il potenziamento del traffico portuale, hanno, tuttavia, rivelato come la legge anzidetta, non sia in effetti, nella sua attuale formulazione, quello strumento pronto ed efficace che voleva il legisla-

tore e che le necessità ambientali pressantemente richiedono.

V'è da considerare, ancora, l'enorme evoluzione che ha avuto in questi ultimi anni il fenomeno marittimo e portuale, il costante incremento dei traffici marittimi internazionali, l'evoluzione qualitativa dei traffici e delle tecniche del maneggio delle merci, la aumentata consistenza della flotta mercantile mondiale, la specializzazione del naviglio, fenomeni tutti che ripropongono in termini più urgenti l'adeguamento dei porti alle nuove esigenze del commercio via mare. I provvedimenti governativi finora approntati (il così detto Piano azzurro), mirando alla immediata produttività degli investimenti, hanno finito per confermare ed accrescere un grave stato di sperequazione tra i maggiori

porti nazionali e quelli meno fortunati, con particolare danno per gli scali meridionali ed insulari, operanti in zone sempre più attardate nel processo di sviluppo del Paese.

Il porto di Palermo, in particolare, pur avendo tradizioni gloriosissime per la primaria funzione svolta fino ad alcuni decenni fa, non ha potuto ancora raggiungere, per mancanza di adeguate provvidenze e carenza di strutture, quella giusta considerazione che la sua posizione geografica, la rivalutazione dei traffici mediterranei, il risveglio economico delle vicine sponde africane e medio-orientali impongono e che in un futuro non lontano faranno dell'area di Palermo una zona di rilevantissimo sviluppo demografico, commerciale ed industriale.

Né si deve trascurare la stretta correlazione che lega l'efficienza dello scalo marittimo palermitano a tutti i tentativi di ripresa e di sviluppo economico-sociale di gran parte dell'isola. Si è forse nel giusto nel segnalare come una delle cause della mancata affermazione di sufficienti iniziative industriali e commerciali nell'isola, e nel Palermitano in particolare, anche l'inidoneità del maggiore porto isolano ad adempiere con più celerità, completezza ed economicità alle sue funzioni di smistamento, di deposito, di collegamento, ecc.

Ecco perché è sembrato troppo ristretto e inadeguato il compito fondamentale assegnato dalla legge all'ente (realizzazione delle opere previste dal piano regolatore e delle relative attrezzature) in relazione a quello che ormai si ritiene il fine precipuo di un ente portuale, consistente nel promuovere il miglioramento e lo sviluppo dei traffici del porto, in concomitanza con la evoluzione dei trasporti marittimi e secondo le necessità dell'entroterra di ordine industriale e commerciale: d'altra parte la recente riorganizzazione su basi più omogenee degli enti portuali di Trieste e Savona, avvenuta con leggi rispettivamente del 9 luglio 1967, n. 589 e 1° marzo 1968, n. 173, nelle quali in parte sono tradotte le tendenze più moderne in materia, ha segnato la via per analoga riorganizzazione dell'ente di Palermo.

Il Ministero della marina mercantile ha poi iniziato una serie di studi per la riforma della legislazione degli enti portuali, nell'intento di dare un colpo di acceleratore alle attività promozionali e di tracciare linee generali uniformi per condurre a unità l'attuale multiforme disciplina. Uno dei cardini della nuova tendenza rivelata da questi studi è la necessità di una maggiore autonomia degli

enti portuali e di un esercizio del controllo ministeriale più elastico e nello stesso tempo più efficace. E ciò in armonia con i principi di decentramento istituzionali sanciti dalla nostra Costituzione (articolo 5).

A questi criteri di massima si ispirano le integrazioni e modificazioni che oggi vi proponiamo.

1. — Alla riconosciuta esigenza di una maggiore autonomia è ispirata la soppressione della parola « tutela » nel secondo comma dell'articolo 1 della legge.

Il termine, per il suo significato tecnico, comporta l'obbligo di sottoporre in linea generale tutti gli atti dell'ente all'approvazione di merito del Ministero, ciò che si rivela in contrasto con il sistema dell'autonomia da dare all'ente, pone un intralcio alla sua più sollecita azione e rende partecipe l'amministrazione centrale delle specifiche attività svolte dall'ente stesso.

Tutti gli altri enti portuali, ad eccezione di quello di Napoli (per altro regolato da una legge del 1940, emanata sotto ben diverso regime politico e che sta per essere riveduta, anche per la sua imminente scadenza), sono soggetti in linea di principio alla sola vigilanza e non anche alla tutela del Ministero. La soppressione, pertanto, verrebbe ad allineare la legge in questione a quelle degli altri enti portuali. Del resto, come meglio si vedrà esaminando le modifiche proposte con l'articolo 13-bis, i più importanti atti dell'ente sono soggetti al visto di legittimità del Ministero per la marina mercantile.

Lo Stato, per altro, dispone di molteplici e penetranti strumenti di controllo. A parte le ispezioni occasionali di funzionari dell'amministrazione centrale ed il controllo della Corte dei conti sulle gestioni finanziarie degli enti pubblici, cui sono sottoposti anche gli enti portuali, va ricordato che dei 22 componenti del consiglio di amministrazione ben 7 sono funzionari dello Stato di grado elevato, il presidente è di nomina ministeriale e altri sei sono rappresentanti o funzionari degli enti pubblici minori (articolo 10) e che il Collegio dei revisori dei conti è composto di qualificati funzionari dei Ministeri della marina mercantile — tesoro — lavori pubblici — industria e commercio e Regione siciliana.

Il terzo comma è nuovo; con esso si è ritenuto opportuno, in relazione al previsto ampliamento delle attività portuali (porto turistico, porto peschereccio, aree per *containers*, nuove iniziative cantieristiche ecc.)

dare la possibilità al Ministro di provvedere con semplice suo decreto alla modificazione della circoscrizione dell'ente.

2. — L'articolo 2 ha avuto una più ampia formulazione, tendente soprattutto a mettere in rilievo il predetto scopo fondamentale dell'ente, che è quello stesso che l'amministrazione centrale intende assegnare agli enti portuali.

Alcuni paragrafi, sono rimasti invariati (*a - e - f - g*), altri sono stati ritoccati solo nella forma, resa più esatta e completa.

Tra questi ultimi rientrano i paragrafi:

c) (ove la formulazione, finora fonte di incertezze, anche perché in parte diversa da quanto previsto per gli altri porti, è stata chiarita nel senso voluto dai più recenti studi ministeriali);

d) (con l'aggiunta — già esistente nelle leggi di Savona e Trieste — della possibilità per l'ente di concordare con l'amministrazione delle ferrovie dello Stato eventuali potenziamenti del servizio ferroviario, che rimane, per altro, sempre di competenza della stessa amministrazione);

h) (ove al richiamo di uno specifico titolo del codice della navigazione, come normativa cui l'ente deve attenersi nell'amministrazione dei beni demaniali, si è preferito sostituire il richiamo generico a tutto il codice e al relativo regolamento e si è omessa la menzione della facoltà di stabilire condizioni e tariffe per i concessionari, perché necessariamente implicita nell'amministrazione; inoltre si è sostituita la parola « circoscrizione » a quella meno esatta di « giurisdizione » e quella di « amministrare », a quella meno propria di « gestire »);

i) (si sono soltanto sopprese nel corpo del comma le parole « ed in tal caso », inutili e fonte di incertezza e confusione);

m) (ove sono stati aggiunti, fra i servizi che l'ente può assumere, anche il bunkerraggio, quello dei depositi di combustibili e quant'altro connesso, visto lo sviluppo che simili servizi assumono nel traffico portuale).

È stata ampliata nel nuovo paragrafo *b)* la previsione del concorso finanziario, non essendovi ragione di escludere, nel finanziamento di opere ed attrezzature, l'eventuale concorso della Regione e di altri enti.

Sono stati aggiunti:

il paragrafo *n)* non sembrando congruo limitare l'attività dell'ente alla rigida realizzazione del piano regolatore già esistente, senza prevedere per lo stesso nemmeno una facoltà di semplice iniziativa per le modifica-

zioni di competenza delle amministrazioni centrali che via via si rendessero opportune o addirittura necessarie;

il paragrafo *o)* per dare all'ente la possibilità di partecipare a società e consorzi, sia pubblici che privati, per la realizzazione e gestione di opere ed attrezzature di particolare interesse per il porto e per lo svolgimento di attività similari;

il paragrafo *p)* in modo che l'ente possa rendersi promotore della concessione di agevolazioni tariffarie per incrementare il traffico che gravita sul porto;

il paragrafo *q)* che prevede una attività di informazione e di studio, già prevista per gli altri porti, indispensabile per lo svolgimento della funzione dell'ente;

il paragrafo *r)* che chiude l'elencazione dei compiti con una previsione di carattere generale (già inclusa nelle leggi dei porti di Savona e Trieste), di tutto ciò che possa essere utile per il conseguimento dei fini istitutivi dell'ente.

L'aggiunta infine dell'ultimo comma è sembrata opportuna, ai fini di un migliore coordinamento delle attività portuali; si è voluto così rendere obbligatorio il parere dell'ente su qualunque iniziativa che interferisca con i compiti e le finalità dell'ente stesso, evitando in tal modo inconvenienti che già si sono manifestati, come, per esempio, la esclusione di ogni conoscenza dell'ente in ordine alla iniziativa per la costruzione di un superbacino di carenaggio ed in genere alle modifiche al piano regolatore.

3. — L'articolo 3 è rimasto invariato nei primi due comma, se si esclude la sostituzione della parola circoscrizione, già spiegata.

Si è soppresso l'ultimo comma, in relazione alla previsione, ribadita dagli studi dell'amministrazione centrale, di fare degli enti portuali organi permanenti dell'attività amministrativa, eliminando la limitazione temporale della loro durata, ispirata a concetti ormai superati.

4. — Con l'articolo 3-bis si è ovviato ad una lacuna, priva di qualsiasi giustificazione, della legge del 9 febbraio 1963, n. 82, sulla revisione delle tasse e dei diritti marittimi.

Da un canto infatti l'articolo 4 della legge istitutiva, fra le entrate finanziarie dell'ente, prevedeva al paragrafo *c)*, le speciali tasse e sopratasse portuali, istituite secondo le norme vigenti; dall'altro invece la citata legge n. 82, pur prendendo in considerazione, ai fini delle tasse e sopratasse, i traffici di porti, non solo con amministrazione autonoma, ma

anche con vari altri tipi di gestione (Brindisi, Livorno ecc.), ha ommesso inspiegabilmente qualsiasi menzione del porto di Palermo, che, avendo avuto già la legge n. 1268 del 1961, istitutiva dell'ente porto, veniva privato così di una fonte di finanziamento che nei fatti si è rivelata di primaria importanza.

Nella distinta normativa della legge n. 82 prevista per vari porti, si è scelta quella riguardante il porto di Napoli, per la complementarietà dei due scali meridionali e l'analogia dell'ordinamento amministrativo; si è, inoltre, prevista la devoluzione per intero di tali entrate all'ente, per aderire all'indirizzo espresso dagli studi ministeriali sopra ricordati, ispirati al concetto di un più completo autofinanziamento dei porti.

5. — L'articolo 4 è rimasto sostanzialmente invariato. Si è soltanto migliorata la dizione dei paragrafi *c)* e *d)* e si è resa più chiara, col riferimento specifico agli enti locali interessati (prima genericamente così indicati, ora nominativamente menzionati) la disposizione del paragrafo *f)*. I nuovi paragrafi *n)* ed *o)*, nonché l'ultimo comma, colmano lacune della precedente normativa, ove erano omesse le entrate, pur in altro punto previste, derivanti dalle convenzioni col Ministero dei lavori pubblici di cui all'articolo 2, e quelle dei contributi del lavoro portuale. Anche su questo punto le modifiche proposte non fanno che adeguare la normativa a quella degli enti di più recente organizzazione.

6. — L'articolo 7-*bis* autorizza il secondo stanziamento connesso alla prosecuzione e al completamento delle opere di piano regolatore, essendosi esauriti nel trascorso quinquennio il primo stanziamento effettuato con la legge istitutiva.

7. — L'articolo 8 è innovato soltanto nella parte che riguarda il criterio di scelta del Vice presidente. È facilmente comprensibile il vantaggio per l'Ente di avere l'apporto di chi nella specifica esperienza dell'amministrazione portuale ha raggiunto i gradi più alti, senza l'intralcio di altre incombenze.

Il Direttore marittimo di Palermo rimane nel Consiglio e nel Comitato dell'ente, ma senza la veste di Vice presidente e quindi vi porterà la voce della propria amministrazione con maggiore libertà. L'indennità del Vice presidente, così come quella del Presidente, è rimessa alla determinazione del Ministero della marina mercantile, di concerto con quello per il tesoro.

Tenuto conto poi dell'importanza, della delicatezza e della particolarità dei compiti svolti dal Consiglio del lavoro portuale, si è attribuita la presidenza di detto organo collegiale al Vice presidente dell'Ente, per la sua specifica preparazione.

8. — All'articolo 9 viene affidata al Presidente il potere di regolamentazione del lavoro portuale e delle tariffe, nell'originario testo previsto come compito del Consiglio di amministrazione. Trattasi di argomenti che per il Codice della navigazione debbono essere sottoposti al Consiglio del lavoro portuale, i cui membri in parte sono presenti nel Consiglio di amministrazione dell'ente; in pratica, la nuova procedura prevista evita un inutile doppione e viene a rendere più sollecita l'adozione di determinazioni di immediato interesse.

9. — Gli articoli 10 e 12 prevedono la presenza aggiuntiva negli organi di amministrazione dell'Ente, del Vice presidente, nominato secondo i criteri dell'articolo 9.

Dell'articolo 10, in particolare, resta da evidenziare che gli ultimi tre comma, dedicati alle procedure di nomina ed alle incompatibilità, sono resi più chiari nella formulazione e accolgono le aggiunte figuranti nelle più recenti leggi di Savona e Trieste.

10, 11, 12. — I compiti degli organi collegiali di amministrazione, i modi e l'estensione del controllo dello Stato, sono descritti negli articoli 11, 13 e 13-*bis*, secondo i criteri di cui è cenno nella prima parte della presente relazione, con l'attribuzione al Consiglio di amministrazione (articolo 11) delle deliberazioni di carattere programmatico e di quelle di particolare impegno per la vita dell'Ente (bilanci, personale, piano regolatore, gestioni e tariffe). Il resto, di carattere eminentemente esecutivo, è riservato alla competenza del Comitato direttivo.

Si è innovata soltanto la procedura relativa alla approvazione delle note di variazioni al bilancio, distinguendo quelle che comportano nuove o maggiori spese di bilancio, da quelle compensative ed affidando le prime alla competenza del Consiglio di amministrazione (articolo 11 paragrafo *c)*.

L'esercizio del potere di vigilanza dello Stato è assicurato, oltre che per la presenza di qualificati funzionari ministeriali in seno agli organi deliberanti e per l'attività del Collegio dei revisori dei conti, dall'invio al Ministero della marina mercantile delle delibere di una certa rilevanza sia del Consiglio di am-

ministrazione che del Comitato direttivo. Per alcune, inoltre, di particolare importanza (bilanci, regolamenti, operazioni finanziarie) è previsto un controllo preventivo di legittimità entro il termine di 60 giorni. Si è in tal modo congruamente ampliato il termine di giorni venti previsto dalla legge istitutiva, dimostratosi in pratica assai breve e tale da rendere difficoltoso il controllo, specie quando occorre sentire altre Amministrazioni.

13. — L'articolo 14 è modificato nell'ultimo comma, per eliminare una discriminazione non giustificata.

14. — All'articolo 18 si sono aggiunti due comma, per eliminare incertezze sul diritto dei Revisori dei conti di prendere parte alle sedute degli organi collegiali dell'Ente e sul relativo trattamento economico.

15. — L'articolo 19 è stato modificato per adeguare l'inizio ed il termine dell'esercizio finanziario dell'Ente alla intervenuta modifica di quello dello Stato. Si sono disciplinati i termini di approvazione del bilancio e del conto consuntivo, e della loro sottoposizione alla approvazione del Ministero della marina mercantile, del Ministero dei lavori pubblici e di quello del tesoro.

16. — All'articolo 23 si è aggiunto (lettera a) l'obbligo per l'Ente di attenersi alle disposizioni seguite dal Ministero dei lavori pubblici per la compilazione dei progetti, la direzione, la sorveglianza ed il collaudo delle

opere e degli impianti, allo scopo di uniformare la normativa della esecuzione di tutte le opere e di rendere più agevoli e spediti i controlli.

La modifica introdotta nell'ultima parte del comma, riguardante gli utili di gestione, è stata dettata dalle necessità di adeguarsi alle prescrizioni della legge 2 marzo 1963, n. 291, sul trattamento tributario degli Enti autonomi portuali e delle aziende dei mezzi meccanici dei porti.

17. — L'articolo 26 è stato ritoccato per far posto ad un ufficio tecnico proprio dell'Ente, indispensabile, come l'esperienza ha dimostrato, per l'assolvimento dei suoi numerosi compiti, già previsto e disciplinato, del resto, nel regolamento dei servizi.

18. — L'articolo 26-bis contiene le norme di carattere finanziario.

19. — Con l'articolo 26-ter si autorizza il Ministro dei lavori pubblici a concedere all'Ente i contributi previsti dall'articolo 9 della legge 3 agosto 1949, n. 589 per la esecuzione di opere marittime interessanti gli approdi turistici e pescherecci della Sicilia. Sarà così possibile ai comuni interessati, non in grado di realizzare le opere, di delegare l'Ente autonomo.

20. — Gli articoli 27 e 28, sono stati abrogati in relazione alla nuova prospettiva della natura permanente dei compiti dell'Ente.

DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

Al primo comma dell'articolo 1 della legge 14 novembre 1961, n. 1268, è soppressa la parola « tutela ».

Dopo l'ultimo comma è aggiunto il seguente altro:

« la circoscrizione territoriale può essere modificata, a richiesta dell'ente, con decreto del Ministro della marina mercantile ».

ART. 2.

Le lettere *b)* e *c)* dell'articolo 2 della legge 14 novembre 1961, n. 1268, sono sostituite dalle seguenti:

« *b)* provvedere, anche con eventuale concorso dello Stato, della Regione e di altri Enti, alla esecuzione delle opere e delle attrezzature di cui alla precedente lettera *a)*, nonché alla realizzazione delle infrastrutture anche viarie, e dei mezzi fissi e galleggianti necessari per la maggiore funzionalità del porto, esclusi quelli del servizio escavazione porti del Ministero dei lavori pubblici »;

c) provvedere, mediante apposite convenzioni triennali da stipulare col Ministero dei lavori pubblici e con spesa a totale carico dello Stato, ai servizi idrici, di pulizia e di illuminazione del porto, alla manutenzione ordinaria e straordinaria ed alla riparazione di tutte le opere e di tutti gli impianti ed arredi portuali, sia esistenti che da realizzare, salvo restando, per le spese relative alla manutenzione ordinaria dei beni indicati al primo comma dell'articolo 3, quanto stabilito dal successivo articolo 5 ».

Alla lettera *d)*, dopo le parole « il retroterra », sono aggiunte le parole:

« e concordare con l'amministrazione delle ferrovie dello Stato cui compete la disciplina e la gestione del servizio ferroviario nell'ambito portuale, eventuali potenziamenti del servizio stesso ».

Alla lettera *g)* dopo le parole « dei comandanti di porto », sono aggiunte le parole « e dei direttori marittimi ».

Alla lettera *h)*, il primo comma è sostituito dal seguente:

« amministrare, nell'ambito della propria circoscrizione i beni di demanio marittimo.

compresi gli spazi acquei, sotto la osservanza delle disposizioni del codice della navigazione e del relativo regolamento ».

Alla lettera *i*) vengono soppresse le parole « e in tal caso ».

La lettera *l*) è sostituita dalla seguente:

« studiare, con gli organi competenti, il migliore coordinamento delle attività interessanti il porto, promuovendo, ove occorra, gli opportuni provvedimenti ».

Alla lettera *m*), dopo le parole « del servizio rimorchio », sono aggiunte le parole:

« dei servizi di bunkeraggio, depositi combustibili e quant'altro connesso ».

Dopo la lettera *m*) vengono aggiunte le seguenti lettere:

« *n*) elaborare e proporre al Ministero della marina mercantile e dei lavori pubblici, modifiche al piano regolatore del porto, indicando la priorità di attuazione delle nuove opere e degli impianti »;

« *o*) promuovere la costituzione e la formazione di società, consorzi pubblici, privati o misti, con facoltà di partecipare direttamente ad essi o ad altri già costituiti, che abbiano per fine la programmazione, la realizzazione e la gestione di opere, attrezzature ed attività di particolare interesse per il porto di Palermo »;

« *p*) 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 »;

« *q*) raccogliere, elaborare e pubblicare dati e notizie concernenti la vita ed il movimento economico del porto »;

« *r*) provvedere a tutto ciò che non specificato nei precedenti punti, possa essere utile per il conseguimento dei fini istitutivi dell'Ente ».

« Per qualunque iniziativa che interferisca con i compiti e le finalità dell'Ente autonomo del porto è obbligatorio il parere dell'Ente stesso ».

ART. 3.

Al primo comma dell'articolo 3 della legge 14 novembre 1961, n. 1268, la parola « giurisdizione » è sostituita dalla parola « circoscrizione »; il terzo comma è soppresso.

ART. 4.

Dopo l'articolo 3 della legge 14 novembre 1961, n. 1268, è aggiunto il seguente articolo 3-bis:

« È estesa al porto di Palermo la normativa vigente nel porto di Napoli riguardante la tassa supplementare di ancoraggio, la tassa sui passeggeri, la tassa sulle merci imbarcate, sbarcate ed in transito e la tassa sui carri ferroviari, di cui alla legge 9 febbraio 1963, n. 82, e relativo regolamento.

I proventi sono devoluti per intero all'Ente autonomo del porto di Palermo ».

ART. 5.

All'articolo 4 della legge 14 novembre 1961, n. 1268, le lettere c), d), f) e h), sono sostituite dalle seguenti:

c) le speciali tasse e sopratasse portuali, di cui al precedente articolo 3-bis »;

« d) le somme versate da privati a titolo di risarcimento di danni arrecati alle opere, impianti ed attrezzature o per contravvenzioni alle norme di polizia portuale »;

« f) i contributi a carico del comune di Palermo, dell'amministrazione provinciale di Palermo e degli enti locali interessati, deliberati dagli organi competenti degli enti stessi »;

« h) i contributi assunti a proprio carico dalla Regione Siciliana e quelli deliberati da Amministrazioni, da Enti o da Istituti interessati direttamente o indirettamente, allo sviluppo ed all'esercizio del porto di Palermo ».

Dopo la lettera m), vengono aggiunte le seguenti lettere:

n) le somme corrisposte dall'Amministrazione dei lavori pubblici in applicazione delle convenzioni di cui all'articolo 2 lettera c);

o) i contributi per il lavoro portuale previsti dall'articolo 1279 del Codice della navigazione ».

I proventi di cui alle lettere c) ed o) sono accertati e riscossi a cura degli organi competenti, a norma delle vigenti disposizioni e da questi versati all'Ente.

ART. 6.

Dopo l'articolo 7 della legge 14 novembre 1961, n. 1268, è aggiunto il seguente articolo 7-*bis*:

« per l'organica e sollecita realizzazione delle opere, delle attrezzature e delle infrastrutture necessarie per lo sviluppo e la maggiore funzionalità del porto, previste dal Piano regolatore del porto di Palermo e dalle relative varianti, il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a provvedere, ai sensi degli articoli 1 e 3 della legge 12 luglio 1949, n. 460, dell'articolo 2 della legge 10 agosto 1950, n. 660 e dell'articolo 6 della legge 14 novembre 1961, n. 1268.

Ai fini predetti il limite annuo per gli impegni da assumere è stabilito in lire 350 milioni in ciascuno degli esercizi finanziari dal 1970 al 1976 ».

ART. 7.

Il terzo e quarto comma dell'articolo 8 della legge 14 novembre 1961 n. 1268, sono sostituiti dai seguenti:

« Vice Presidente è un Generale del corpo delle Capitanerie di Porto nominato dal Ministro della marina mercantile. Egli presiede il Consiglio del lavoro portuale, coadiuva il Presidente, esercita le funzioni che dallo stesso gli siano delegate e lo sostituisce in caso di assenza o impedimento.

Al presidente ed al vice presidente è corrisposta sul bilancio dell'ente una indennità annua nella misura fissata dal Ministro per la marina mercantile di concerto con quello per il tesoro ».

ART. 8.

Il settimo comma dell'articolo 9 della legge 14 novembre 1961, n. 1268, è sostituito dal seguente:

« Autorizza nei limiti di stanziamento del bilancio, spese non eccedenti, annualmente per ciascuna voce, l'importo di lire un milione ».

Dopo il settimo comma, è aggiunto il seguente comma:

« Esercita i poteri relativi alla regolamentazione del lavoro portuale ed alla determinazione delle tariffe di cui all'articolo 2, lettera a) ».

ART. 9.

All'articolo 10 della legge 14 novembre 1961, n. 1268, dopo la lettera *a*), viene aggiunta la seguente lettera *a) bis*:

a) bis — il Vicepresidente.

La lettera *b*) è sostituita dalla seguente:

b) — il Direttore Marittimo di Palermo.

Al primo comma viene aggiunta, dopo la lettera *r*), la seguente lettera *s*):

s) — un rappresentante della Associazione degli industriali della provincia di Palermo.

Il secondo comma è sostituito dal seguente:

« I rappresentanti di cui alle lettere da *n*) ad *s*) del presente articolo, sono scelti dal Ministro della marina mercantile su terne presentate dalle rispettive organizzazioni sindacali.

Non possono essere rispettivamente nominati o designati presidente o componenti del Consiglio, e decadono di diritto dalla carica, coloro che siano parti o legali patrocinatori di esse, arbitri o consulenti tecnici in giudizi contro l'Ente.

Non possono parimenti ricoprire tali cariche e decadono di diritto dalle stesse coloro che siano dipendenti dell'Ente ad eccezione dei rappresentanti di cui alla lettera *r*) e coloro che abbiano con l'Ente rapporti di affari o interessi diretti o indiretti ad eccezione di rappresentanti di cui alle lettere da *n*) ad *s*).

ART. 10.

Le lettere *a*), *b*) e *c*) dell'articolo 11 della legge 14 novembre 1961 n. 1268 sono sostituite dalle seguenti:

a) determina le direttive di massima per l'attività dell'ente e vigila sulla loro osservanza;

b) si pronunzia sulle varianti ed integrazioni del piano regolatore del porto;

c) approva il bilancio preventivo e le eventuali variazioni che comportino nuove o maggiori spese, nonché il conto consuntivo.

La lettera *d*) è soppressa.

La lettera *f*) è sostituita dalla seguente:

f) approva il regolamento del personale e quello per l'ordinamento ed il funzionamento degli organi amministrativi e dei servizi dell'Ente.

La lettera *i*) è sostituita dalla seguente:

i) nomina i rappresentanti dell'Ente presso amministrazioni pubbliche, consorzi, enti e società.

Le lettere *n*) e *p*) sono sostituite dalle seguenti:

n) delibera sulla eventuale assunzione diretta delle gestioni di cui al precedente articolo 2;

p) delibera sulle tariffe portuali, salvo quanto previsto dall'ultimo comma dell'articolo 9, stabilendo le relative norme e modalità di applicazione, anche in funzione della economicità delle operazioni portuali ».

ART. 11.

All'articolo 12 della legge 14 novembre 1961, n. 1268, dopo le parole « il Presidente dell'Ente » sono aggiunte le parole « il Vice presidente ».

Dopo le parole « il Direttore marittimo », sono soppresse le parole « il Vice presidente » ed aggiunte le seguenti: « di Palermo ».

ART. 12.

Dopo l'articolo 13 della legge 14 novembre 1961, n. 1268, è aggiunto il seguente articolo 13-*bis*:

« Le delibere di cui alle lettere *b*), *c*), *e*), *f*), *h*), *i*) ed *l*) dell'articolo 11, sono trasmesse, sotto pena di decadenza, al Ministero per la marina mercantile entro 15 giorni dalla loro adozione.

Le delibere di cui alle lettere *c*) ed *e*) dell'articolo 11 sono soggette al visto di legittimità del Ministero della marina mercantile e diventano esecutive qualora entro 60 giorni dalla ricezione il visto non sia stato negato ».

ART. 13.

Al secondo comma dell'articolo 14 della legge 14 novembre 1961, n. 1268, dopo le parole « Consiglio di amministrazione », sono aggiunte le parole « e degli organi di controllo ».

ART. 14.

All'articolo 18 della legge 14 novembre 1961, n. 1268, sono aggiunti i seguenti comma:

« 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 ogni esercizio finanziario dal Consiglio di amministrazione dell'Ente ».

ART. 15.

L'articolo 19 della legge 14 novembre 1961, n. 1268, è sostituito dal seguente:

« L'esercizio finanziario dell'Ente ha inizio con il 1° gennaio e termina con il 31 dicembre dello stesso anno. Il bilancio di previsione ed il conto consuntivo sono approvati dal Consiglio di amministrazione rispettivamente entro il mese di settembre e di aprile di ciascun anno e saranno rimessi per l'approvazione, rispettivamente entro il mese di ottobre e maggio, ai Ministeri della marina mercantile, dei lavori pubblici e del tesoro ».

ART. 16.

L'articolo 23 della legge 14 novembre 1961, n. 1268, è sostituito dal seguente:

« L'Ente nell'esercizio delle sue attività deve osservare:

a) le disposizioni impartite dal Ministero dei lavori pubblici per la compilazione dei progetti, la direzione ed il collaudo delle opere e degli impianti;

b) le disposizioni sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato per la gestione amministrativa e contabile e per i contratti, con le modalità stabilite dal proprio regolamento dei servizi.

Gli utili di gestione di ciascun esercizio finanziario, devono essere impiegati in primo luogo nel ripianamento di eventuali *deficit* degli anni precedenti; la eccedenza è dovuta all'apposito fondo, denominato avanzo di gestione, per la costruzione, il miglioramento e la manutenzione straordinaria delle opere e delle attrezzature portuali ».

ART. 17.

L'articolo 26 della legge 14 novembre 1961, n. 1268, è sostituito dal seguente:

« Per la progettazione, l'esecuzione, la riparazione e manutenzione delle opere, degli impianti e degli arredi, cui non provvede diversamente o a mezzo del proprio ufficio tecnico, l'Ente può avvalersi dell'ufficio del genio civile delle opere marittime della Sicilia, nonché degli organi del Ministero dei lavori pubblici ».

ART. 18.

Dopo l'articolo 26 della legge 14 novembre 1961, n. 1268, è aggiunto il seguente articolo *26-bis*:

« La spesa autorizzata con l'articolo 7-*bis* della presente legge sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici negli esercizi finanziari dal 1970 al 2005.

Alla copertura dell'onere di 350 milioni nell'esercizio 1970, si provvede mediante riduzione di pari importo dello stanziamento iscritto del capitolo 1090 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1970.

Il Ministero dei lavori pubblici può assumere per le esigenze dei programmi, impegni di spesa per somme eccedenti lo stanziamento di ciascun esercizio purché tali impegni non superino nel totale lo stanziamento complessivo ed i relativi pagamenti siano ripartiti negli esercizi finanziari, entro i limiti degli stanziamenti rispettivi.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere con proprio decreto alle occorrenti variazioni di bilancio ».

ART. 19.

Dopo l'articolo 26-*bis* della legge 14 novembre 1961, n. 1268 è aggiunto il seguente articolo *26-ter*:

« Il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato a concedere all'Ente autonomo del porto di Palermo i contributi previsti dall'articolo 9 della legge 3 agosto 1949, n. 589, per la esecuzione di opere marittime, interessanti gli approdi turistici e pescherecci della Sicilia. Al fine predetto l'Ente autonomo del porto di Palermo si sostituisce a tutti gli effetti ai comuni interessati che lo richiedano all'Ente medesimo con deliberazione approvata dal Consiglio comunale.

Con la stessa deliberazione il Consiglio comunale affida all'Ente autonomo la gestione del porto turistico o peschereccio e la determinazione delle relative tariffe ».

ART. 20.

Sono abrogati gli articoli 27 e 28 della legge 14 novembre 1961, n. 1268.