

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 1873}

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del Deputato CERVONE

Presentata il 16 marzo 1973

Istituzione delle intendenze marittime e del Corpo della guardia di costiera

ONOREVOLI COLLEGHI! — La ristrutturazione dell'amministrazione periferica della marina mercantile e il problema del suo adeguamento ai compiti crescenti e sempre più impegnativi, sono da anni occasione di dibattiti, studi e inchieste sia negli ambienti parlamentari e di governo, sia presso le categorie interessate. La necessità di una revisione dell'attuale organizzazione è unanimemente sentita e tutti riconoscono « l'insufficienza delle strutture e delle competenze dell'amministrazione centrale e periferica della marina mercantile... » e quindi « la inidoneità ad imprimere un indirizzo organico e globale alla economia marinara... » (relazione dell'onorevole Merli alla X Commissione della Camera dei Deputati per lo stato di previsione della spesa per la marina mercantile del 1973).

È altresì concordemente acquisito che accanto al riconoscimento dei meriti del personale del Corpo delle capitanerie di porto — che ha sempre operato con alto senso del dovere, meritando ampi riconoscimenti in pace e in guerra — occorre constatare che l'ibrida compenetrazione nello stesso personale militare di funzioni prettamente civili assieme a funzioni militari (siano queste ultime di pertinenza della marina mercantile che di quella militare), hanno creato situazioni di interferenza

che aggravano sempre più le posizioni soggettive del personale militare dirigente condizionando sempre più l'ordinato svolgimento dei compiti assegnati al Corpo. L'aumento e sviluppo continuo dei compiti dell'amministrazione periferica della marina mercantile — a seguito dello ampliarsi della sfera di attività dello Stato in campo economico e sociale — assieme alla espansione dei compiti di natura strettamente militare, fanno sì che il personale del Corpo delle capitanerie di porto sia sottoposto a gravose sollecitazioni di natura amministrativa e militare, spesso in antitesi e in ogni caso in campi diversi, con la conseguenza che ne scapita la specializzazione e l'esatta valutazione economico-tecnica dei compiti da svolgere. Di qui la necessità di una revisione di compiti, assieme ad una riorganizzazione delle strutture.

C'è da sottolineare, inoltre, che a distanza di 27 anni dalla netta affermazione dell'autonomia della marina mercantile, con la costituzione del ministero nel 1946, sarebbe veramente strano che si lasciasse permanere l'attuale struttura periferica che non riesce a far spazio per organi retti da personale alla diretta ed esclusiva dipendenza del Ministero della Marina mercantile. L'autonomia, infatti,

non è stata mai acquisita in periferia, dove l'organizzazione tuttora divide, a vari livelli, i propri compiti con la marina militare e la Guardia di finanza, mentre negli approdi di minore importanza si deve ricorrere a privati cittadini con rapporti precari, e senza la possibilità di un sicuro e responsabile svolgimento dei compiti amministrativi.

Il problema di una riorganizzazione del Ministero della marina mercantile è stato posto negli ultimi anni anche dagli uomini politici che si sono succeduti nella direzione del ministero. Nel novembre 1965 l'allora Ministro per la marina mercantile senatore Giovanni Spagnoli, davanti alla X Commissione della Camera dei deputati, in sede di discussione del bilancio, nell'accogliere come raccomandazione il seguente ordine del giorno (numero 28):

« La Camera dei Deputati, nell'ambito della riorganizzazione dei ministeri invita il Governo a considerare la necessità che le funzioni istituzionali svolte dal Ministero della marina mercantile siano esercitate da personale che dipenda esclusivamente dal Ministero stesso, anche nel rispetto del principio fondamentale della autonomia delle amministrazioni ».

dichiarò tra l'altro:

« Se è vero che occorre *primum vivere, deinde philosophari*, è chiaro che il primo problema è quello organizzativo, che è, al tempo stesso, metodo di azione. Esso comprende: ...la ristrutturazione dell'amministrazione; si badi al termine ristrutturazione, che non può e non vuole significare rivoluzione. Una commissione presieduta dal Sottosegretario onorevole Riccio ha proprio in questi giorni ultimato l'esame delle linee della ristrutturazione, linee che sono, ora, al mio esame. Penso di poter presto dire qualcosa di più; per ora mi limito a rilevare che tra i fini della ristrutturazione sono quelli di un più concreto inquadramento dell'Ispettorato delle capitanerie di porto nell'ambito del Ministero della marina mercantile, di una adeguata revisione delle attribuzioni di competenza, in linea con il programma di Governo di riforma della pubblica amministrazione e di decentramento... ».

Sullo stesso tema, in una intervista concessa alla rubrica radiofonica « Giornale di bordo » il Ministro Spagnoli affermò che:

« Il Ministero della marina mercantile è un dicastero che condiziona l'economia del paese e come tale deve avere la capacità di

coordinare gli interventi in favore delle attività marittime. Per quanto riguarda la ristrutturazione degli organi ministeriali la Commissione presieduta dal Sottosegretario onorevole Riccio ha elaborato un progetto che dovrà provvedere ad una più organica e razionale divisione delle attribuzioni nell'ambito dell'amministrazione centrale e al potenziamento dell'amministrazione periferica... ».

Il progetto Spagnoli fu esaminato e rielaborato dal successivo Ministro onorevole Natali, che lo sottopose all'esame e alla concertazione del Ministero della riforma burocratica. Vale la pena riportare quanto affermato in proposito nel libro bianco « La Marina mercantile italiana - Problemi e prospettive - » Roma, marzo 1968, a cura del Ministero della marina mercantile, pagg. 249-259:

« Il Ministero della marina mercantile è nato col primo Governo della Repubblica: il decreto-legge 13 luglio 1946, n. 26, accentrò i servizi, connessi con le attività economico-marittime, in una sola amministrazione, conferendo ad essi un indirizzo politico autonomo.

Ma questa legge ha lasciato inalterata la più grave anomalia, non prevedendo un'amministrazione periferica alla quale siano demandate solo e tutte le questioni attinenti alla marina mercantile. Essa lasciava, in sostanza, gli stessi organici dell'antica Direzione generale della marina mercantile e non offriva gli strumenti necessari per una politica marittima di ampio respiro. Le leggi successive si sono limitate ad apportare alcune modifiche negli organici per adeguarli alle aumentate esigenze, per nulla modificando la struttura essenziale, basata su un'amministrazione prevalentemente militare in periferia.

Gli uffici periferici, infatti, sono retti dal Corpo delle capitanerie di porto, istituito nel 1865; detto Corpo era formato, allora, da funzionari civili ai quali vennero affidati, oltre a normali compiti amministrativi, tecnici e giurisprudenziali relativi alla marina mercantile, anche attribuzioni di carattere militare, quali la " formazione del contingente di leva marittima, l'arruolamento degli individui idonei a prestare servizio nell'armata, il loro avviamento alle armi ".

Con la creazione di questo Corpo civile vennero eliminati i due organi distinti del Corpo dello stato maggiore dei porti (Corpo militare adibito al servizio dei porti e delle spiagge) e dei Consolati di marina, ai quali era attribuito il servizio amministrativo della marina mercantile e che erano uffici

civili e dipendevano dall'ufficio ministeriale incaricato dell'amministrazione della marina mercantile.

Il Corpo rimase con questa impostazione civile, pur passando l'amministrazione della marina mercantile alle dipendenze di più dicasteri, fino alla vigilia dell'entrata in guerra dell'Italia e fu provvisoriamente militarizzato con decreto-legge 3 febbraio 1918, n. 161, sino a sei mesi dopo la conclusione della pace. Tale militarizzazione fu prorogata a tempo indeterminato col regio decreto 27 novembre 1919, n. 2349. Nel 1925 il Corpo delle capitanerie di porto veniva incluso tra gli altri Corpi dell'allora regia marina. Così è attualmente e, pertanto, esso viene a dipendere da due dicasteri e cioè dal Ministero della marina mercantile, per quanto attiene ai servizi di istituto di competenza di tale amministrazione (articolo 3 decreto legislativo 31 marzo 1947, n. 396), e dal Ministero della difesa-marina per quanto riguarda lo stato giuridico, il reclutamento, l'avanzamento e la disciplina, nonché per lo svolgimento dei compiti esclusivamente militari.

L'amministrazione centrale della marina mercantile, dal tempo nel quale faceva parte come entità amministrativa autonoma di più ampie formazioni ministeriali, ha subito una profonda evoluzione a seguito della trasformazione in ministero.

Questa evoluzione deve collegarsi alla più vasta azione dello Stato nel campo delle industrie marittime, che ha avuto come punto di partenza la rapida ricostruzione delle perdite belliche. Si ricordi, infatti, che tali perdite riguardavano l'85 per cento nel naviglio esistente prima del conflitto, mentre il residuo era in stato di inefficienza. Ma la ricostruzione post-bellica fu soltanto una parte introduttiva di un'azione che ha acquistato con gli anni sempre più vasto respiro.

Con la costituzione del nuovo Ministero, la politica governativa nel campo delle attività marittime ha avuto, infatti, un nuovo impulso, che ha portato in pochi anni al ripristino della consistenza postbellica che è stata poi largamente superata ed ha permesso alla nostra flotta di partecipare adeguatamente alle nuove forme secondo cui si sono sviluppati i traffici marittimi mondiali. Ciò si è ottenuto grazie ad un'impostazione prevalentemente economica dell'azione ministeriale, che non si è limitata soltanto ad affrontare e risolvere il problema dei trasporti marittimi, ma si è affermata nel settore dell'industria dell'armamento, dell'industria cantieristica, dell'organizzazione portuale, dell'organizzazione della

gente di mare ed infine della pesca marittima, che, affidata integralmente, in un secondo momento, come attività economica alla responsabilità del Ministero, ha potuto segnare una profonda evoluzione, trasformandosi da attività prevalentemente artigiana in attività industriale.

Tutto ciò è stato fatto in attuazione dei nuovi indirizzi specialmente in materia di sviluppo produttivo, aventi per mira il raggiungimento dei seguenti scopi di ordine generale:

- a) pareggio della bilancia dei pagamenti internazionali;
- b) sostegno del nostro sviluppo industriale, rendendo facili gli approvvigionamenti via mare delle industrie di base;
- c) valorizzazione dell'immenso patrimonio demaniale marittimo;
- d) equilibrio sociale delle nostre popolazioni marinare.

Quest'azione, soprattutto nei confronti delle industrie di base, del demanio nonché della pesca, ha avuto finora larghe manifestazioni nel Mezzogiorno e nelle isole.

Questo a prescindere dal diretto sostegno attuato a favore delle industrie armatoriale e cantieristica attraverso una politica delle costruzioni navali che, in una *promotion* economica, va inserita nella più ampia programmazione economica nazionale, tendente ovviamente anche a realizzare un programma che ponga l'Italia in condizioni di competitività con i cantieri stranieri e particolarmente con quelli del MEC.

Altri importanti compiti di natura economico-amministrativa il Ministero ha svolto nel settore della pesca e delle attività del porto nautico e per la soluzione del problema portuale, ma assai più gravi sono quelli che dovranno essere assolti, data anche la carenza attuale degli impianti ed in vista dello sviluppo del traffico, che prevedibilmente arriverà ai 300 milioni di tonnellate nel 1970.

Infine, la consistenza del naviglio è oggi superiore ai 6,5 milioni di tonnellate stazza lorda contro i 3,5 della vigilia del conflitto mondiale, mentre la potenzialità cantieristica può considerarsi doppia di quella di 25 anni or sono.

Il gruppo delle attività marinare dà lavoro diretto ad almeno 300 mila persone, in buona parte specialisti e tecnici di elevato rendimento.

L'importanza economica del Ministero si è affermata, poi, anche in sede internazionale per la ricostruzione europea, in seno alla

OECE divenuta ora OCSE, mentre i problemi dell'emigrazione sono trattati in seno al CIME di Ginevra, quelli relativi alla costituzione del Mercato comune per quanto riguarda la politica dei trasporti e l'industria cantieristica in seno alla CEE a Bruxelles, i problemi tecnici nelle numerose e sempre più varie sessioni dell'IMCO a Londra, i problemi della pesca nell'ambito della FAO a Roma e dei suoi Comitati regionali, i problemi connessi con l'organizzazione dei trasporti marittimi in tempo di guerra nell'ambito della NATO e ciò senza tener conto della sempre più vasta partecipazione del Ministero alle numerose conferenze internazionali economiche e giuridiche attinenti al mare, nonché alle trattative commerciali coi paesi marittimi, tanto che da alcune parti è stata prospettata l'opportunità di nominare degli addetti di marina mercantile presso le grandi ambasciate, come è praticato da tutti i grandi paesi del mondo.

Anche per quanto riguarda la programmazione economica, il Ministero della marina mercantile è stato chiamato ad una funzione di particolare delicatezza.

Altri compiti fondamentali il Ministero va svolgendo sempre più nel campo tecnico: salvaguardia della vita umana in mare; sorveglianza tecnica del naviglio, analisi e formazione dei costi di costruzione in applicazione delle leggi di intervento nel campo del credito navale e delle leggi di sostegno dei servizi marittimi di pubblico interesse; vigilanza sul Registro italiano navale e sull'Istituto per studi ed esperienze di architettura navale.

Tutto questo contribuisce ad accentuare:

a) il carattere autonomo della funzione del Ministero, che non può esaurirsi nel giro di una politica dei trasporti, ma che, con i suoi poliedrici aspetti, dà un contributo tutto particolare alla soluzione di problemi fondamentali nell'economia del paese;

b) la necessità di un personale e di una attrezzatura amministrativa preparata ed organizzata con criteri economici, giuridici e tecnici specializzati nel campo marittimo.

E ciò proprio perché non sarà mai sufficientemente ribadito il concetto che il Ministero della marina mercantile ha anzitutto una funzione spiccatamente economica, commerciale e sociale, che — di per sé — richiede una specifica preparazione nei suoi organici ed una attitudine a conoscere e risolvere i problemi di crescente complessità insiti nella natura stessa del porto di commercio, inteso principalmente come emporio commerciale, la

cui antica tradizione tanto contribuì allo sviluppo culturale ed economico dei paesi della vecchia Europa.

L'attuale organizzazione amministrativa del Ministero della marina mercantile è insufficiente al tempestivo e puntuale adempimento delle funzioni e dei compiti ad esso attribuiti. Di qui la esigenza di articolare una riforma che, in armonia con i principi più volte enunciati e riaffermati nell'accordo di massima del 20 marzo 1967 tra il Governo e le maggiori organizzazioni sindacali, sia idonea ad assicurare al settore nel quale il Ministero opera gli strumenti indispensabili al raggiungimento del prevalente obiettivo della funzionalità e della produttività dell'azione amministrativa.

In tale contesto di considerazioni, la prima fondamentale constatazione è che l'organo periferico del Ministero della marina mercantile è rappresentato dal Corpo delle capitanerie di porto, che è un Corpo militare.

Ora, il Ministero della marina mercantile opera principalmente nel settore economico-commerciale, tradizionalmente ed opportunamente presso tutte le amministrazioni affidato alle cure di personale civile, il cui inserimento negli uffici periferici non può che apportare favorevoli conseguenze su tutta l'azione del Ministero della marina mercantile, costituendo anche apporto di nuove energie negli uffici stessi e consentendo, così, al personale militare di dedicarsi allo espletamento di quelle funzioni che, per lo scarso organico degli ufficiali di porto, sono oggi adempiute con notevole sacrificio del personale addetto.

Per tali motivi è stato predisposto uno schema di disegno di legge che dispone l'utilizzazione presso gli uffici periferici di personale della carriera direttiva amministrativa e tecnica avente qualifica non superiore a direttore di divisione, da assegnare i primi alla reggenza delle sezioni demanio, naviglio, gente di mare, lavoro portuale, pesca, traffico; ed i secondi alla sezione tecnica, cioè a quelle sezioni che ripetono in periferia l'ordinamento dell'amministrazione centrale ».

La relazione al progetto indicato nel libro bianco affermava, tra l'altro, a sostegno della soluzione adottata, quanto segue:

« Il problema essenziale dell'amministrazione marittima è costituito dalla mancanza di suoi diretti ed esclusivi organi periferici. Non possono come tali considerarsi, infatti, gli uffici diretti dagli ufficiali del benemerito Corpo delle capitanerie di porto, in quanto esso non fa parte integrante del Ministero

della marina mercantile, ma ne dipende " per i servizi di istituto ". Onde si ha l'anomala situazione di un ordinamento - in aperto contrasto con le direttive di cui all'articolo 25 ed ai principi informativi della legge 18 marzo 1968, n. 249 - in cui il personale della amministrazione centrale è civile e da cui dipende " per i servizi di istituto " un Corpo militare che svolge per l'80 per cento circa della sua attività mansioni civili, ma che è quasi integralmente sottratto ai normali poteri dell'organo centrale rispetto a quello periferico, a cominciare dalla potestà ispettiva, che viene di fatto svolta non dal competente organo dell'amministrazione centrale, bensì dagli organi dell'Ispettorato generale delle capitanerie di porto.

L'ispettorato generale predetto dipende, a sua volta, dal Ministero della marina mercantile per quanto attiene a servizi di istituto di competenza, ma in tutto ciò che concerne il reclutamento, le nomine, le promozioni ed i provvedimenti disciplinari - come del resto è logico, trattandosi di Corpo militare - il Ministero non ha che il potere concertante rispetto a quello primario del Ministero della difesa (decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 31 marzo 1947, n. 396).

Per completare il quadro delle anomalie - che non investe, giova ripeterlo, nel merito, il validissimo contributo del Corpo delle capitanerie di porto all'amministrazione marittima - va osservato, poi, che, negli uffici marittimi periferici, alle dipendenze del Comandante del porto si trova anche personale civile delle carriere non direttive del Ministero della marina mercantile; questo personale può esercitare anche le mansioni di delegato di spiaggia e di reggente degli uffici locali marittimi (due figure giuridiche fra loro diverse, in quanto nell'un caso si ha una pienezza formale di funzioni, nell'altro una attribuzione di reggenza, senza che tra ufficio locale marittimo e delegazione di spiaggia vi siano corrispondenti diversità sostanziali): ma il distacco fra Ministero della marina mercantile ed Ispettorato generale delle capitanerie di porto è messo in risalto proprio dalla relativa norma (articolo 6 della legge 7 dicembre 1960, n. 1541), in quanto si dispone che il decreto di attribuzione delle mansioni di delegato di spiaggia e di reggente degli uffici locali marittimi sia emanato dal Ministro per la marina mercantile sentito l'Ispettorato generale delle capitanerie di porto. Ciò sta anche a significare che la nomina di un impiegato del Ministero della marina mercantile a dirigente degli uffici marittimi (e ciò vale, oltre tutto,

per i soli uffici minori) è un provvedimento eccezionale, dal momento che a tal fine si richiede un determinato atto normativo (il decreto) ed un parere dell'Ispettorato generale che, nella specie, non può qualificarsi che come organo autonomo rispetto all'amministrazione della marina mercantile, non essendo configurabile altrimenti tale parere in uno schema logico rispondente ai principi dell'economia del diritto.

Una siffatta situazione - del resto espressamente respinta dalla legge di delega citata - non può non essere considerata come prioritaria in una procedura di ristrutturazione della amministrazione. Che un Corpo militare possa affiancare un'amministrazione civile è pienamente ammissibile (vedasi il caso del Corpo della guardia di finanza nei confronti del Ministero delle finanze e quello del Corpo degli agenti di pubblica sicurezza rispetto al Ministero dell'interno), ed il potersi avvalere del Corpo delle capitanerie di porto è condizione essenziale per una efficace e funzionale azione del Ministero, ma il Corpo militare non può essere il titolare dell'amministrazione periferica stessa; nel caso dell'amministrazione marittima, viene in sostanza, a mancare quell'organo civile che è competente in materia di amministrazione (nei casi dianzi citati, l'intendente di finanza ed il questore), mentre l'organo militare dovrebbe avere mansioni di polizia.

È, pertanto, strettamente indispensabile e rispondente ai principi della riforma che il Ministero della marina mercantile possa avvalersi di suoi organi periferici amministrativi diretti ed esclusivi, a fianco degli organi militari che fanno capo ad esso unicamente per i servizi di istituto e che non possono non avere se non mansioni di polizia marittima, già più che adeguati, del resto, a costituire l'oggetto delle mansioni del Corpo militare stesso (si pensi all'esercizio della specifica polizia marittima nei porti, lungo oltre 7.500 chilometri di coste e nel mare territoriale). E si noti, in proposito, che l'attribuzione di mansioni amministrative al Corpo militare ha significato a lungo un necessario freno alle mansioni di polizia del Corpo stesso, il quale sino a pochi anni or sono non disponeva di mezzi nautici adeguati per l'esercizio della polizia marittima. Taluni aspetti della pesca di frodo e con mezzi proibiti, le abusive occupazioni del demanio marittimo, l'assenza di un'efficace tutela, anche preventiva, delle imbarcazioni da diporto - aspetti di cui la generalità dei cittadini si è lamentata - sono dipesi proprio sia dalla scarsità

di mezzi a disposizione sia dall'impossibilità per il Corpo militare di dedicarsi adeguatamente alla polizia marittima, dal momento che ad esso venivano affidate mansioni di amministrazione che ovviamente dovevano essere svolte.

Ciò non suona in alcun modo critica verso il Corpo delle capitanerie di porto, né verso l'Ispettorato generale delle capitanerie di porto che hanno sempre svolto con un elevatissimo senso del dovere, e meritando in pace ed in guerra i più alti riconoscimenti, i compiti loro affidati. La critica va rivolta, invece, alla struttura della pubblica amministrazione, struttura che ora occorre modificare. E proprio dalla reintegrazione del Corpo delle capitanerie di porto nei compiti naturali di un Corpo militare risulteranno esaltate quelle funzioni di polizia marittima oggi più che mai indispensabili con lo sviluppo delle attività marittime e della navigazione da diporto ».

La gravità e complessità del problema riguardante la ristrutturazione dell'amministrazione periferica della marina mercantile, risultano anche dalla asprezza e dalla estensione delle polemiche suscitate negli ambienti interessati dalle dichiarazioni e prese di posizioni dei ministri Spagnolli e Natali.

Le polemiche degli anni 1965-1970 hanno dimostrato che il problema sussiste ed è grave, al di là e al di sopra delle parti interessate, e che per risolverlo occorre la collaborazione di tutte le componenti, amministrative e tecniche, civili e militari, con una serena valutazione per trovare la giusta soluzione. Soprattutto è venuto il momento per il Parlamento di affrontare la questione, in una visione organica, al di sopra degli interessi particolari, tenendo conto delle reali necessità del paese, per la realizzazione di una struttura organizzativa della marina mercantile che permetta una politica marinara che sviluppi e consolidi i traffici marittimi e le attività che nel mare hanno la loro ragion d'essere. Collaborazione anzitutto delle amministrazioni interessate, come affermato anche dal Ministro onorevole Lupis nel 1969:

« Io penso che la collaborazione fra marina mercantile e militare dovrebbe essere dello stesso tipo di collaborazione che si ravvisa utile fra aviazione civile e militare; dovrebbe essere dello stesso tipo di collaborazione che si ravvisa utile fra esercito e trasporti e ferrovie, e industria e agricoltura e così via dicendo ». (discorso pronunciato a Messina il 18 maggio 1969).

Il progetto Spagnolli e quello Natali, come pure la posizione espressa da Lupis, nella loro tendenza a ridimensionare l'elemento militare nel campo della marina mercantile, hanno dato e tuttora danno luogo ad una discussione che ha spostato i termini del problema, per cui da una questione di efficienza e funzionalità amministrativa-tecnica, si è passati alla polemica tra militaristi e antimilitaristi, facendo scendere in affermazioni astratte o in luoghi comuni (esaltazione o denigrazione della disciplina militare) tutta la problematica collegata con la ristrutturazione dell'amministrazione della marina mercantile, mettendo per di più in ombra le vere questioni della riforma.

Tali questioni possono così sintetizzarsi:

1) tutti sono oramai concordi sulla necessità della ristrutturazione della amministrazione periferica della marina mercantile, essendo chiaro che l'attuale organizzazione non può più essere mantenuta.

2) Come tutte le altre amministrazioni dello Stato anche la marina mercantile ha bisogno di propri organi periferici con personale che risponda in pieno, disciplinarmente, gerarchicamente e direttamente all'amministrazione e agli organi centrali. L'attuale organizzazione prevede, invece, che il personale militare delle Capitanerie di porto dipenda disciplinarmente e gerarchicamente dal Ministero difesa-marina.

3) È riconosciuta da tutti la necessità che nell'amministrazione periferica siano svolte, accanto ed a complemento delle funzioni civili di natura amministrativa e tecnico-economica, anche funzioni (di polizia marittima, ecc.) che debbono e possono essere svolte da un corpo militare, dipendente direttamente dal Ministero della marina mercantile. La coesistenza delle due funzioni è dimostrata dalla storia dell'amministrazione periferica della marina mercantile, anche se spesso malintese questioni di prestigio o di gelosia di competenza fra i vari dicasteri dell'Amministrazione pubblica hanno determinato la sottomissione della funzione amministrativa a quella militare oppure a funzioni di altre amministrazioni civili. In effetti il regio decreto 20 luglio 1865, n. 2438, nell'affidare il servizio amministrativo e tecnico della Marina mercantile al nuovo « Corpo di impiegati civili » con la denominazione di « Corpo delle Capitanerie di porto », dipendente dalla Marina militare, stabiliva per il corpo stesso uno stato giuridico paramilitare, sia in omaggio alla tradizione, sia per il fatto che con

il nuovo corpo si realizzava la fusione del « Corpo di Stato Maggiore dei porti » (Corpo militare che aveva avuto fino ad allora funzioni di carattere tecnico-nautiche limitate all'ambito portuale) e dei « Consoli del Mare » (organi civili che avevano avuto fino ad allora funzioni amministrative). Il Corpo delle capitanerie di porto è rimasto un corpo civile (come ribadito dal vecchio codice della Marina mercantile del 1877: « Il servizio amministrativo e tecnico della Marina mercantile è fatto da un corpo di « impiegati civili », denominato delle Capitanerie di porto ») fino al 1917, quando fu temporaneamente militarizzato, per poi essere definitivamente dichiarato corpo militare con il regio decreto 10 settembre 1923, n. 2068. Parallelamente a questa evoluzione dell'Amministrazione periferica, si riscontra una affermazione di segno contrario dell'Amministrazione centrale. Infatti dopo varie peregrinazioni (Marina militare 1865, Ministero dei trasporti 1916; Ministero industria 1920; Marina militare 1922; Ministero poste e telegrafi 1924) nel 1924 l'Amministrazione centrale della Marina mercantile veniva inquadrata nel nuovo Ministero delle comunicazioni, realizzando il distacco dalla Marina militare (tranne il periodo 1943-1946 regio decreto-legge 1° novembre 1943, n. 4/B) e la sua definitiva inclusione in un Ministero esclusivamente civile e successivamente (decreto del Capo provvisorio dello Stato 13 luglio 1946, n. 26) la completa autonomia con l'istituzione del Ministero della marina mercantile.

4) Se è vero che il personale del Corpo delle capitanerie di porto per unanime riconoscimento fa quanto è umanamente possibile per soddisfare le esigenze dell'Amministrazione, è altrettanto vero che non si possono assommare nello stesso personale funzioni tecnico-militari e funzioni amministrative di economia e tecnica dei servizi civili specifici, in materie vaste e complesse. Se ciò si poteva ancora giustificare nel 1865, oggi, epoca di specializzazioni delle funzioni, non è possibile mantenere, in quanto non si può pretendere, né si può ammettere sul piano della logica organizzativa e funzionale, che il personale del Corpo delle capitanerie di porto esprime una eguale efficienza sia sul piano militare sia su quello amministrativo.

Partendo dall'analisi delle predette questioni, la presente proposta di legge tende a distinguere le funzioni militari da quelle civili, da affidare rispettivamente ad un corpo militare e ad organi civili, tutti e due

dipendenti direttamente dal Ministero della marina mercantile. La proposta di legge propone l'istituzione delle intendenze marittime - organi di decentramento amministrativo della marina mercantile a livello regionale - e del Corpo della guardia costiera - corpo militare alle dirette dipendenze del Ministro per la marina mercantile.

I progetti Spagnolli e Natali prevedendo l'istituzione di due organi civili periferici, rispettivamente a livello regionale (in sostituzione delle Direzioni marittime) e compartimentali (a fianco delle attuali capitanerie di porto), comportavano una obiettiva riduzione delle funzioni militari nel campo marittimo mercantile, nella presunzione che tali funzioni riguardino più la Marina militare che quella mercantile. In effetti i traffici marittimi richiedono lo svolgimento di irrinunciabili funzioni di polizia di sicurezza, da quelle attinenti alla salvaguardia della vita umana in mare a quelle di vigilanza sul demanio, sulla pesca marittima, sulla sicurezza portuale e della navigazione, ecc. Funzioni che possono e debbono essere svolte da un Corpo militare, alle dirette dipendenze del Ministro della marina mercantile, così come già avviene con la Guardia di finanza nei confronti del Ministro delle finanze e col Corpo delle guardie di pubblica sicurezza nei confronti del Ministro dell'interno. Di qui la necessità non di ridimensionare la struttura attuale dell'Amministrazione periferica della marina mercantile, ma di potenziarla attraverso l'istituzione di organi civili (le Intendenze marittime) per il decentramento funzionale e effettivo dell'Amministrazione marittima a livello regionale, e del Corpo della guardia costiera che assorbe il Corpo delle capitanerie di porto con una nuova struttura e potenzialità, in linea con le esigenze moderne dei traffici marittimi, per la direzione dei porti nazionali, e per la sicurezza del lavoro, del personale marittimo e portuale, dei passeggeri e dell'intera collettività nazionale (inquinamento, trasporto di sostanze pericolose, ecc.). Del resto in parte a questo stesso risultato (istituzione di un organo regionale civile) era giunto anche il Ministero della marina mercantile quando nel 1972, Ministro il senatore Gennaro Cassiani, ha presentato un progetto al Ministero della riforma burocratica per il riordinamento dell'Amministrazione centrale e periferica.

Prima di passare all'esame delle singole disposizioni della proposta di legge è opportuno sottolineare che la proposta medesima è ispirata ai principi e criteri stabiliti dalle

leggi 18 marzo 1968, n. 249 e 28 ottobre 1970, n. 775, riguardanti la delega al Governo per il riordinamento dell'Amministrazione statale, per il decentramento delle funzioni e per il riassetto delle carriere e stipendi dei dipendenti statali. In particolare sono state tenute presenti le disposizioni degli articoli 1, 2, 3, 3-bis, 16, 25 delle predette leggi.

L'articolo 1 della proposta sintetizza il nuovo organigramma dell'Amministrazione della marina mercantile. L'Amministrazione si articola in uffici centrali (divisi in direzioni generali) e periferici, questi ultimi rappresentati dalle intendenze marittime. Da notare che per i servizi tecnici è prevista la direzione generale anziché l'Ispettorato generale, non per un malinteso senso di prestigio formale, ma perché la funzione tecnica in un Ministero specializzato deve essere valorizzata per i compiti che attualmente svolge e per la prospettiva di allargare le funzioni tecniche nel campo della sicurezza dei traffici e delle persone che sono in essi coinvolte.

Accanto ed a completamento dei suddetti organi è prevista la istituzione del Corpo della guardia costiera, i cui compiti ed organi sono specificati negli articoli 10-26.

L'articolo 3, in armonia con quanto stabilito dall'articolo 5 della Costituzione repubblicana, stabilisce il più ampio decentramento amministrativo della marina mercantile, attraverso l'istituzione ed il funzionamento delle intendenze marittime. Il criterio fondamentale che ha ispirato la norma è quello di creare un organo che possa rispondere a tre ordini di funzioni:

a) anzitutto organo di decentramento nei confronti dell'Amministrazione centrale, per corrispondere adeguatamente alle esigenze locali, in una visione a carattere regionale che vada al di là delle esigenze del singolo porto;

b) organo di collegamento con la rispettiva regione per una programmazione portuale e urbanistica che tenga conto anche delle necessità dei traffici marittimi, nell'interesse della regione o delle regioni che gravitano sul litorale marittimo di competenza dell'intendenza marittima;

c) organo di direzione economica dei porti della regione per la attuazione puntuale nei porti delle direttive di programmazione generale o regionale.

Il terzo e il quarto comma dell'articolo 3 della proposta attuano le direttive contenute nell'articolo 16 - terzo comma - delle leggi n. 249/1968 e 775/1970.

Con gli articoli 4, 5 e 6 vengono definiti il numero, la costituzione e i dirigenti delle intendenze marittime.

Gli articoli 7 e 8 prevedono l'istituzione dei comitati regionali e del comitato centrale per lo sviluppo dell'economia marittima. L'importanza di tali organi è di tutta evidenza, sia per il coordinamento che essi potranno attuare a livello regionale fra tutte le amministrazioni interessate alle attività marittime, sia per le ricerche che il comitato centrale potrà esplicare per lo sviluppo delle attività medesime.

L'articolo 9 stabilisce, in attuazione della direttiva contenuta nell'articolo 25 della legge 18 marzo 1968, n. 249, integrato dalla legge 28 ottobre 1970, n. 775, l'inquadramento del personale civile negli stessi ruoli, secondo la carriera di appartenenza, sia che presti servizio presso le intendenze marittime, sia che presti servizio presso l'Amministrazione centrale. Sempre in attuazione delle direttive delle leggi n. 249/1968 e n. 775/1970, il numero dei dirigenti necessari per le intendenze marittime è stabilito nella misura minima indispensabile. Per quanto concerne il personale tecnico è necessario l'ampliamento del ruolo, non solo per i nuovi compiti previsti presso gli uffici periferici, ma anche per poter far fronte alle esigenze attuali. Basti pensare alle molteplici attività connesse con la determinazione dei costi di costruzione e del valore delle navi, della potenzialità tecnica dei cantieri, delle sistemazioni degli alloggi degli equipaggi in relazione all'igiene e abitabilità e con gli studi sulla sicurezza della navigazione, sui trasporti speciali e sulle nuove forme di propulsione navale. L'attuale organico del personale tecnico non è in grado di far fronte nemmeno alle attività d'ordine tecnico di specifica competenza dell'Amministrazione e che per tale motivo - ma in forma assolutamente anomala - vengono affidate al Registro italiano navale, ente tecnico privato.

L'articolo 10 elenca i compiti del Corpo della guardia costiera e ne definisce l'organizzazione con piena caratteristica militare e la sua completa ed esclusiva dipendenza sul piano gerarchico e disciplinare, oltre che sul piano operativo, dal Ministro per la marina mercantile, in analogia a quanto previsto per il Corpo della guardia di finanza nei confronti del Ministro per le finanze.

Ovviamente, la stessa caratteristica militare del Corpo ed il conseguente concorso alla difesa nazionale, rendono necessari opportuni collegamenti con le altre Forze ar-

mate ed in particolare con la marina militare e la presente proposta di legge non manca di prevederli e disciplinarli.

L'organizzazione gerarchica del personale e l'ordinamento del Corpo, di cui agli articoli da 13 a 26, riproducono sostanzialmente la situazione attuale del Corpo delle capitanerie di porto, con le seguenti varianti:

a) è previsto nella scala gerarchica degli ufficiali generali (articolo 13) il generale comandante del Corpo, grado più elevato rispetto a quello dell'attuale generale ispettore e ciò in relazione all'effettiva esigenza di maggiore prestigio, dimostratosi da tempo necessario per il complesso delle attribuzioni affidate. È questa un'aspirazione più che giusta che da anni ha il Corpo delle capitanerie di porto e che è stata solo in parte realizzata con l'attribuzione al generale ispettore della terza stella « funzionale ». L'elevazione di grado porterebbe d'altro canto a porre sullo stesso piano il comandante generale del Corpo della guardia costiera con i comandanti generali dell'Arma dei carabinieri, della guardia di finanza e, nell'ambito della stessa marina militare, con i comandanti dei corpi tecnici. Come per questi, è previsto che la sua nomina (articolo 15) avvenga per decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, e, in particolare, come il comandante generale della guardia di finanza è proposto dal Ministro per le finanze, così il comandante generale del Corpo della guardia costiera è proposto dal Ministro per la marina mercantile.

b) l'ordinamento funzionale del Corpo (articolo 14), in relazione alle più attuali situazioni oggettive, viene distribuito su tre organismi: comandi territoriali, comandi aeronavali, scuole, tutti gerarchicamente dipendenti dal comando generale del Corpo, ma aventi una loro autonoma fisionomia organica, disciplinare e funzionale.

c) l'organizzazione dei comandi territoriali riproduce quella già prevista all'articolo 16 del vigente Codice della navigazione, escluse le zone marittime.

d) altra innovazione rispetto alla precedente organizzazione è data dall'istituzione del comando mezzi aeronavali con le relative dipendenze (articolo 17) e del Comando scuole (articolo 18).

Per quanto attiene al comando mezzi aeronavali, la loro istituzione è una esigenza vivamente sentita perché consentirà una migliore organizzazione, e quindi una migliore utilizzazione dei mezzi aeronavali di cui il

Corpo dispone (per assorbimento di quelli attualmente in dotazione al Corpo delle capitanerie di porto), oppure disporrà. Si attuerà così una organizzazione in linea con i compiti di controllo e di assistenza che negli ultimi tempi hanno subito un processo di rapida lievitazione e la cui necessità di efficienza è ormai entrata nella coscienza nazionale con l'espandersi della pesca marittima e con l'esplosione della nautica da diporto.

La istituzione del comando scuole, della scuola ufficiali e i centri di addestramento nocchieri consentirà la formazione e l'addestramento di personale competente che oggi è invece reclutato, e soprattutto formato, con indirizzi e concetti quasi esclusivamente militari, con minima preoccupazione dei compiti speciali cui debbono essere preposti.

Dopo aver precisato (articolo 19) che i comandi dei Compartimenti marittimi, il Comando scuole, il comando mezzi aeronavali, i centri elicotteri ed i comandi squadriglia mezzi navali sono comandi di corpo, la proposta di legge precisa le modalità (articolo 21) per la disciplina del numero e delle sedi dei compartimenti marittimi e dei centri elicotteri, precisando che essi sono determinati con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per la marina mercantile, di concerto col Ministro per il tesoro.

Per i servizi più strettamente esecutivi, per assicurare i servizi di guardia nonché per completare gli equipaggi dei mezzi in dotazione, è previsto (articolo 22) che con decreto del Ministro per la marina mercantile, di concerto con quelli per il tesoro e per la difesa, verrà stabilita l'aliquota del personale di truppa da prelevare dalla leva di mare per le varie categorie di specializzazione. Di detto contingente faranno parte i giovani delle classi di leva che intendano effettuare il servizio militare presso il Corpo della guardia costiera anziché nelle altre Forze armate, a similitudine di quanto attualmente già avviene per i vigili del fuoco. Detto personale sarà formato presso i centri di addestramento per nocchieri e ad esso saranno applicate le modalità di ferma e di eventuale rafferma che saranno stabilite nel regolamento organico da emanare ai sensi dell'articolo 25 della presente proposta di legge.

Avendo già precisato che il Corpo della guardia costiera è e rimane una entità militare facente parte delle Forze armate dello Stato e della forza pubblica, pur dipendendo direttamente ed a tutti gli effetti dal Ministro per la marina mercantile, logico è il

richiamo dell'applicazione della legge penale militare e del regolamento di disciplina per la marina militare (articolo 23) nonché le disposizioni sulle licenze, sui documenti caratteristici e matricolari e quelle concernenti gli accertamenti medico-legali.

In considerazione del mutamento delle attribuzioni di alcuni compiti nonché della formazione di nuovi organismi, è stato necessario stabilire (articolo 24 e tabella allegata alla proposta di legge) i nuovi ruoli organici prevedendone una gradualità di attuazione scaglionata nel tempo al fine di consentire un più agevole aggiornamento dei quadri stessi.

Per quanto riguarda l'onere finanziario derivante dalla applicazione della legge, esso farà capo per l'esercizio corrente al « Fondo per far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso ». Successivamente detti oneri saranno integralmente compresi nello stato di previsione della spesa del Ministero per la marina mercantile. Un sostanziale apporto finanziario sarà dato dallo storno previsto dal capitolo per stipendi, indennità e missioni del bilancio del Ministero per la difesa per i sottufficiali ed i nocchieri di porto.

Onorevoli colleghi, non si sono mai nascoste le difficoltà che si dovranno superare per fare accogliere le idee, le impostazioni politiche e la visione organizzativa amministrativa che questa proposta di legge presenta.

Si è certi che si sono portati all'attenzione e alla decisione del legislativo una serie di interrogativi e di problemi che certamente non trovano gli ambienti interessati disposti, non si dice ad applaudire, ma quanto meno ad affrire un dialogo per darsi adeguate e moderne soluzioni.

Si sa infatti che ci si è incamminati su terreno fortemente minato ma non si ha la vocazione a rinnovare le gesta di Pietro Micca, si intende invece con la presente proposta di legge, e con altre che alla soluzione dei problemi del settore marittimo si è preso impegno di presentare, rispondere in termini positivi ad una serie di problemi che da troppo tempo rimangono denunciati ma mai risolti.

È uno sforzo, che deriva dalla esperienza e da certa sensibilità, e allo scopo di uscire dal vago ed offrire delle tesi di soluzione con la indubbia coscienza certa che la linea proposta è la giusta e la più moderna.

Rendere periferico il servizio alla marina mercantile; risolvere l'annoso problema

dei rapporti tra civili e militari; costituire il Corpo della guardia costa che stia in relazione al Ministro della marina mercantile così come la guardia di finanza sta al Ministro delle finanze può apparire una serie rivoluzionaria di proposte, a non è altro che una ritardata attuazione di quello che avrebbe dovuto farsi allorquando si volle creare un ministero, quale quello della marina mercantile, che rispondesse a delle esigenze e che alla loro soluzione avesse gli strumenti adeguati e propri.

Né si crede che il pensiero di sollevare polemiche dovesse far sì che ci si astenesse dal presentare proposte di legge e tanto meno che la preoccupazione di trovarsi contro organismi importanti della difesa per un problema di strana gelosia di parte o di malcompresa idea di funzionalità dovesse far non proseguire in un'azione di sistemazione di un settore troppo delicato ed importante dell'economia di un Paese marittimo quale è il nostro.

Il vero è che ognuno di noi ha e deve avere il solo impegno: rendere più efficiente ogni servizio per servire il meglio possibile la comunità nazionale e ciò in un contesto internazionale.

Se questo è lo scopo della nostra vita e del nostro impegno non è possibile non vedere il tutto non in relazione a piccole cose ma in relazione al servizio che si deve rendere.

E quindi, se per far ciò, occorre demolire il vecchio; costruire il nuovo; sostituire e ammodernare e, se tutto questo deve costare qualche piccolo fatto di ambizione, non ci si può non sottomettere a questa norma perché il bene che ne verrà sarà di gran lunga superiore al presunto male che oggi si potrà soffrire.

Altrimenti saremo costretti a dire che in questo Paese non si può fare nulla, che il passato non permette di creare il moderno e l'efficiente e quindi che la denuncia di disfunzioni, inefficienze, inadeguatezze, incapacità varie rimane solo come un fatto di retorica pura o di lamentazione perché le sarà impossibile divenire realtà modificatrice salvo che il troppo comprimere non porti a reazioni scomposte e non sempre costruttive.

E se questa proposta di legge e le altre interessanti la politica portuale, l'organizzazione centrale del Ministero della marina mercantile e la pesca avranno sollevata una discussione, si desidererebbe che intorno a

tutto ciò non ci fosse un giudizio aprioristico e sommario sulle tesi prospettate ma argomentato e, qualora poi le tesi prospettate non soddisfino non si venga a rispondere con il solito giudizio negativo ma si passi a fare proposte positive o anche alternative.

Se tutti siamo infatti compresi che così, come si sta, non si può proseguire se non

ponendosi sulle spalle grosse responsabilità senza strumenti per poterle assolvere, occorre che tutti trovino soluzioni adeguate e operative e tali che rispondano alle richieste democratiche del nostro popolo. Si è fatto quindi il nostro dovere: ai colleghi la cortesia di esaminare il tutto e, se credono, approvarlo.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Il Ministero della marina mercantile esercita i suoi compiti mediante gli uffici dell'amministrazione centrale (Direzioni generali: Affari generali e del Personale; Naviglio; Navigazione e Traffico marittimo; Lavoro marittimo e portuale; Demanio marittimo e Porti; Pesca marittima; Servizi tecnici) e periferica (Intendenze marittime) e il Corpo della guardia costiera.

ART. 2.

Il Ministro della marina mercantile determina con proprio decreto le attribuzioni degli uffici dell'amministrazione centrale.

ART. 3.

Le intendenze marittime sono organi di decentramento amministrativo a livello regionale del Ministero della marina mercantile.

Alle intendenze marittime sono attribuiti:

a) l'esplicazione di tutte le funzioni amministrative in materia di marina mercantile, ad eccezione di quelle che attengono ad affari di interesse nazionale o interregionale o che comportino un rilevante impegno di spesa, con il più ampio decentramento amministrativo;

b) ampi poteri decisionali attribuendo carattere definitivo agli atti vincolati da norme di legge o di regolamento;

c) i compiti delle zone marittime di cui all'articolo 16 del codice della navigazione, salvo le attribuzioni conferite al direttore marittimo dall'articolo 579 del codice della navigazione e dall'articolo 467 del regolamento di esecuzione al predetto codice - parte marittima -, che vengono attribuite al comandante della capitaneria di porto competente per territorio;

d) i compiti amministrativi delle capitanerie di porto in materia di demanio marittimo, utilizzazione del demanio marittimo, proprietà navale, regime amministrativo e fiscale delle navi, costruzioni navali e contributi a favore di esse, credito navale, utilizzazione del naviglio nell'interesse pubblico,

sorveglianza sui servizi marittimi sovvenzionati, questioni sindacali per la gente di mare e per i pescatori, previdenza marinara, statistiche sul collocamento della gente di mare, aziende mezzi meccanici, rapporti con altre amministrazioni in materia di prevenzione dell'inquinamento del mare sul piano regionale, contributi per la pesca marittima, commercializzazione interna dei prodotti della pesca marittima, regime giuridico della pesca marittima, provvidenze a favore della pesca marittima. Inoltre tutti quei compiti amministrativi non necessariamente connessi con il comando e la direzione tecnico-nautica dei porti marittimi;

e) la vigilanza sulle funzioni amministrative svolte dalle capitanerie di porto;

f) la vigilanza sugli enti portuali ed altri organismi operanti nei porti marittimi;

g) i rapporti con la regione, specie ai fini della programmazione economica e urbanistica regionale e di sviluppo delle attività marittime regionali;

h) i rapporti con gli altri organi della pubblica amministrazione, enti e associazioni in ordine ai problemi di sviluppo delle attività marittime regionali ed ai problemi generali della politica marittima, specie nel settore della pesca;

i) la direzione economica dei porti e delle attività marittime regionale, con particolare riferimento alla gestione economica dei servizi e alla promozione dei traffici marittimi;

l) la presidenza dei comitati regionali per lo sviluppo dell'economia marittima di cui al successivo articolo 7;

m) i contatti con gli uffici del genio civile — opere marittime — per quanto ha tratto alla costruzione di opere marittime nell'ambito geografico di competenza;

Con decreto del Ministro per la marina mercantile agli intendenti marittimi saranno deferiti, nelle materie di competenza dei rispettivi uffici, provvedimenti discrezionali — determinati per categoria, genere o specie e limiti di spesa — che non incidano su scelte ed orientamenti di carattere generale, nonché gli atti vincolati, anche se comportino impegni di spesa.

Il Ministro per la marina mercantile ha la facoltà di procedere all'annullamento d'ufficio, entro 40 giorni, di propria iniziativa o su denuncia per vizi di legittimità e alla revoca, per vizi di merito, degli atti emanati dagli intendenti marittimi.

ART. 4.

Le intendenze marittime sono dirette da un impiegato del ruolo amministrativo del Ministero della marina mercantile con qualifica non inferiore a dirigente superiore. Presso ogni intendenza marittima è istituita la sezione tecnica diretta da un impiegato del ruolo tecnico del Ministero della marina mercantile con qualifica non inferiore a primo dirigente.

ART. 5.

Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per la marina mercantile, di concerto con il Ministro per il tesoro, saranno determinate, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, il numero e le sedi delle intendenze marittime.

Il numero delle intendenze marittime non potrà superare quello delle regioni aventi litorale marittimo.

ART. 6.

La costituzione delle intendenze marittime avverrà entro sei mesi dalla data del decreto del Presidente della Repubblica di cui al precedente articolo 5, presso le sedi stabilite dal predetto decreto presidenziale.

La devoluzione alle intendenze marittime delle loro competenze, ai sensi della presente legge, dovrà essere ultimata entro sei mesi dalla costituzione delle intendenze stesse.

ART. 7.

Presso ogni intendenza marittima è istituito il comitato regionale per lo sviluppo dell'economia marittima, al quale è demandato il compito di assicurare un funzionale coordinamento delle procedure amministrative in relazione alle competenze delle diverse amministrazioni nell'ambito dell'economia marittima portuale.

I comitati sono presieduti dagli intendenti marittimi, i quali dovranno sentirli su tutti i problemi connessi con lo sviluppo dell'economia marittima su scala locale.

ART. 8.

Presso il Ministero della marina mercantile è istituito il comitato centrale per lo sviluppo delle attività marittime, con il compito

di procedere ad indagini, ricerche, sperimentazioni e rilevazioni inerenti alla economia marittima.

Con decreto del Presidente del Consiglio, su proposta del Ministro per la marina mercantile, di concerto con il Ministro per il bilancio e la programmazione economica e il Ministro per il tesoro, saranno stabilite, entro due anni dall'entrata in vigore della presente legge, le norme di esecuzione per la composizione e il funzionamento del comitato centrale e dei comitati regionali per lo sviluppo delle attività marittime.

ART. 9.

Il personale amministrativo e tecnico del Ministero della marina mercantile è inquadrato nelle carriere dirigenziale, direttiva, di concetto, esecutiva, ausiliaria e salariati in ruoli unici comprendenti sia il personale in servizio presso l'amministrazione centrale, sia il personale in servizio presso l'amministrazione periferica.

Il numero dei posti delle qualifiche di dirigente superiore e primo dirigente del ruolo amministrativo sono rispettivamente aumentati di quindici unità riservati, nella prima applicazione della presente legge, a favore del personale delle carriere dirigenziale e direttiva, ruolo amministrativo, trasferito, a domanda o d'ufficio, presso le intendenze marittime. Il conferimento dei posti predetti sarà effettuato in base all'anzianità di qualifica o di ruolo.

Nella prima applicazione della presente legge alle intendenze marittime è assegnato il personale della carriera di concetto, esecutiva, ausiliaria e salariati attualmente in servizio presso le direzioni marittime, le capitanerie di porto, gli uffici circondariali marittimi, gli uffici locali e le delegazioni di spiaggia della regione di rispettiva competenza. Il personale delle predette carriere trasferito presso le intendenze, a domanda o d'ufficio, da altre regioni o dall'amministrazione centrale sarà preferito, nella prima applicazione della presente legge, nella promozione alla qualifica superiore a quella posseduta all'atto del trasferimento.

Il ruolo organico centrale e periferico del personale tecnico è così composto:

dirigente generale di categoria C, capo della direzione generale dei servizi tecnici n. 1;

dirigente superiore servizi tecnici n. 4;
primo dirigente servizi tecnici n. 15;

direttore di divisione aggiunto servizi tecnici n. 25;

direttore di sezione servizi tecnici n. 30.

I posti della qualifica iniziale del ruolo tecnico di cui al precedente comma sono conferiti mediante concorso per titoli ed esami, al quale possono partecipare coloro che posseggono i requisiti prescritti per accedere agli impieghi civili dello Stato e che siano muniti di diploma di laurea in ingegneria navale e meccanica.

Nella prima applicazione della presente legge, i posti della qualifica di primo dirigente nel ruolo tecnico possono essere conferiti a ufficiali del Genio navale in servizio permanente effettivo, di grado non inferiore a tenente colonnello, o ad impiegati appartenenti a ruoli della carriera direttiva di altre amministrazioni dello Stato, di qualifica non inferiore a direttore di sezione, che siano in possesso del diploma di laurea in ingegneria navale e meccanica, e ne facciano richiesta entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge. Il conferimento è disposto dal Ministero della marina mercantile, sentito il consiglio di amministrazione. Il collocamento in ruolo sarà effettuato in base alla anzianità di grado o di qualifica.

Nella prima applicazione della presente legge, i posti della qualifica iniziale del ruolo tecnico possono essere conferiti mediante concorso per soli titoli, al quale possono partecipare coloro che possiedano i requisiti prescritti per l'ammissione all'impiego civile dello Stato e che siano muniti del diploma di laurea in ingegneria navale e meccanica.

ART. 10.

È istituito il Corpo della guardia costiera che sostituisce e assorbe il Corpo delle capitanerie di porto.

Il Corpo della guardia costiera è a tutti gli effetti alle dirette dipendenze del Ministro per la marina mercantile.

ART. 11.

Il Corpo della guardia costiera fa parte integrante delle Forze armate dello Stato e della forza pubblica ed ha il compito di provvedere:

1) al comando dei porti marittimi nazionali e alla disciplina delle attività che in essi si svolgono;

- 2) alla vigilanza in mare per fini di polizia marittima;
- 3) all'esercizio della polizia nei porti nazionali;
- 4) all'esercizio della polizia della navigazione marittima mercantile (trasporto, rimorchio, pesca, diporto, o altro scopo);
- 5) alla vigilanza sul demanio marittimo e relative pertinenze;
- 6) alla vigilanza sulla pesca marittima e delle relative attività connesse;
- 7) ai servizi di assistenza e salvataggio nei porti e lungo le spiagge;
- 8) ai servizi per la sicurezza dei porti, della navigazione e della vita umana in mare;
- 9) alla prevenzione e repressione dell'inquinamento del mare, nonché all'applicazione ed elaborazione del piano locale di emergenza in caso di inquinamento del mare a seguito di sinistri marittimi;
- 10) al servizio di soccorso in mare anche in concorso con altre Forze armate;
- 11) al servizio di prevenzione incendi nei porti e a bordo delle navi nell'ambito portuale;
- 12) al servizio fari, fanali e segnalamenti marittimi;
- 13) alla difesa politico-militare in concorso con le altre Forze armate e le altre forze di polizia e, in caso di guerra, alle operazioni militari;
- 14) all'esecuzione di altri servizi di vigilanza e di tutela per i quali sia dalla legge richiesto il suo intervento.

ART. 12.

Agli effetti dell'articolo 221 del codice di procedura penale, al personale del Corpo della guardia costiera è attribuita, nell'esplicazione delle funzioni di polizia marittima e portuale, la qualifica di ufficiale e di agente di polizia giudiziaria a termini dell'articolo 1235 del codice della navigazione.

ART. 13.

Il Corpo della guardia costiera è costituito dal seguente personale:

- ufficiali;
- sottufficiali;
- truppa.

Gli ufficiali sono ordinati nei seguenti gradi gerarchici:

Ufficiali generali

generale comandante del corpo;
tenente generale;
maggiore generale.

Ufficiali superiori

colonnello;
tenente colonnello;
maggiore.

Ufficiali inferiori

capitano.

Ufficiali subalterni

tenente;
sottotenente.

I sottufficiali sono ordinati nei seguenti gradi gerarchici:

capo nocchiere di prima classe;
capo nocchiere di seconda classe;
capo nocchiere di terza classe;
secondo capo nocchiere;
sergente nocchiere.

I militari di truppa sono ordinati nei seguenti gradi gerarchici:

sottocapo nocchiere;
nocchiere scelto;
nocchiere.

ART. 14.

Il Corpo della guardia costiera è così ordinato:

A) *Comando generale.*

B) *Comandi territoriali* ripartiti in:

capitanerie di porto;
uffici circondariali marittimi;
uffici marittimi locali;
delegazioni di spiaggia.

C) *Comandi aeronavali* ripartiti in:

comando mezzi aeronavali;
centri elicotteri;
comandi squadriglie mezzi navali;
sezioni locali mezzi navali.

D) *Scuole*

comando scuole;
scuola ufficiali;
scuola sottufficiali;
centri addestramento nocchieri.

ART. 15.

Il comandante generale del Corpo della guardia costiera è scelto tra gli ammiragli di squadra in servizio effettivo, nominato con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro per la marina mercantile, di concerto con il Ministro per la difesa.

Il comandante generale del corpo della guardia costiera presiede a tutte le attività concernenti l'organizzazione, il personale, gli impieghi, i servizi tecnici e logistici, i mezzi nautici, terrestri e aerei, le sedi, gli impianti dei comandi territoriali, aeronavali e scuole. Esplica inoltre la funzione ispettiva sulle attività svolte dai comandi territoriali, aeronavali e scuole.

In relazione all'addestramento militare ed al concorso del Corpo della guardia costiera alle operazioni militari il comandante generale prende accordi con lo stato maggiore della marina militare.

Il comandante generale della guardia costiera cura i rapporti con gli stati maggiori delle Forze armate per assicurare il coordinamento dell'attività del Corpo in caso di emergenza.

La carica di vice comandante generale del Corpo della guardia costiera è assunta dal tenente generale più anziano del Corpo della guardia costiera. Il vice comandante generale attende in particolare alla trattazione degli affari che gli vengono affidati dal comandante generale, coadiuvando quest'ultimo nell'esercizio delle sue funzioni e sostituendolo in caso di assenza o impedimento.

ART. 16.

Il comando generale è costituito da reparti ed uffici ai quali sono assegnati ufficiali del Corpo della guardia costiera; possono esservi assegnati ufficiali delle altre Forze armate, ai sensi del successivo articolo 20.

L'ordinamento interno del comando generale è stabilito dal comandante generale.

ART. 17.

Il comando mezzi aeronavali è retto da un maggiore generale, dipende direttamente dal comando generale ed ha alle proprie dipendenze i centri elicotteri, i comandi squa-

driglia mezzi navali e le sezioni locali mezzi navali.

I comandi mezzi aeronavali, i centri elicotteri e i comandi squadriglie mezzi navali sono istituiti per più compartimenti. Le sezioni locali mezzi navali sono istituite per ciascuna capitaneria di porto.

Ai comandi mezzi aeronavali, ai centri elicotteri, ai comandi squadriglia ed alle sezioni locali è affidato, ai vari livelli, lo impiego operativo dei mezzi aeronavali del Corpo della guardia costiera.

ART. 18.

Il comando scuole è retto da un maggiore generale, dipendente direttamente dal comando generale e provvede mediante corsi speciali alla formazione e all'addestramento del personale del Corpo della guardia costiera.

All'insegnamento autonomo e specifico nei corsi di formazione e addestramento si provvede con ufficiali della guardia costiera o di altre Forze armate.

All'insegnamento di materie non militari si può provvedere con funzionari del Ministero della marina mercantile, funzionari di altre amministrazioni dello Stato, professori e assistenti di ruolo del Ministero della pubblica istruzione e, ove occorra, con personale civile estraneo all'amministrazione dello Stato, incaricato mediante convenzioni annuali.

Con decreto del Ministro per la marina mercantile, di concerto con il Ministro per il tesoro, sono stabiliti, nei limiti degli appositi stanziamenti di bilancio, i compensi per gli incarichi di insegnamento.

I corsi speciali si terranno presso l'Accademia e le scuole CEMM della marina militare.

ART. 19.

Le capitanerie di porto, il comando scuole, i comandi mezzi aeronavali, i centri elicotteri e i comandi squadriglia mezzi navali sono comandi di Corpo.

ART. 20.

Possono essere destinati a prestare servizio presso il Corpo della guardia costiera ufficiali di grado non superiore a colonnello o corrispondente e sottufficiali in servizio permanente dell'esercito, della marina e dell'aeronautica quando occorra adibirli a particolari incarichi di natura tecnica.

ART. 21.

Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, sono determinati il numero e la sede delle capitanerie di porto, dei comandi mezzi aeronavali, dei centri elicotteri e dei comandi squadriglia mezzi navali.

ART. 22.

L'aliquota del personale di truppa da prelevare dalla leva di mare per le varie specializzazioni della guardia costiera è stabilita con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro della difesa e il Ministro del tesoro.

ART. 23.

Ai militari del Corpo della guardia costiera si applicano la legge penale militare ed il regolamento di disciplina per la marina militare. Ad essi si applicano altresì le disposizioni sulle licenze, sui documenti caratteristici e matricolari e quelli concernenti gli accertamenti medico-legali valevoli per la marina militare, con le variazioni eventualmente necessarie.

ART. 24.

I ruoli organici del personale del Corpo della guardia costiera sono stabiliti in conformità della tabella allegata alla presente legge.

ART. 25.

Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per la marina mercantile, di concerto con il Ministro per la difesa, sarà approvato il regolamento organico del Corpo della guardia costiera, che sarà emanato entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, per quanto concerne l'ordinamento del personale, il reclutamento, la ferma e la rafferma, l'avanzamento, la cessazione dal servizio, le riforme e i collocamenti a riposo.

ART. 26.

I funzionari e gli impiegati del Ministero della marina mercantile possono essere asse-

gnati, per le esigenze dei servizi amministrativi, soltanto presso il comando generale del Corpo della guardia costiera.

ART. 27.

Le Direzioni marittime istituite con il regio decreto 20 novembre 1920, n. 3235, sono abolite.

Sono abrogate tutte le norme di legge e di regolamento in contrasto o incompatibili con le disposizioni della presente legge.

ART. 28.

Al fabbisogno derivante dall'applicazione della presente legge nel corrente esercizio finanziario si farà fronte con prelevamenti dal capitolo del « Fondo per oneri derivanti da provvedimenti legislativi in corso » dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lo stesso esercizio finanziario. Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere con proprio decreto alle occorrenti variazioni di bilancio.

Per gli esercizi successivi gli oneri derivanti dall'applicazione della presente legge saranno integralmente compresi nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile con lo storno dei fondi per stipendi, indennità e missioni dei sottufficiali e nocchieri di porto stanziati nel bilancio del Ministero della difesa.

Tabella concernente i ruoli organici del personale del Corpo della guardia costiera.

GRADO	NUMERO DEI POSTI IN ORGANICO		
	Alla data di entrata in vigore della legge	Dopo 6 mesi dalla data di entrata in vigore	Dopo 18 mesi dalla data di entrata in vigore
<i>Ruolo normale.</i>			
Generale comandante del Corpo	—	1	1
Tenente generale	1	2	2
Maggiore generale	5	14	14
Colonnello	35	45	55
Tenente colonnello	83	83	90
Maggiore	50	60	70
Capitano	122	132	142
Tenente	54	64	74
Sottotenente			
<i>Ruolo speciale.</i>			
Colonnello	1	1	1
Tenente colonnello	7	10	14
Maggiore	14	19	24
Capitano	59	59	59
Tenente	58	58	58
Sottotenente			
<i>Ruolo servizi portuali.</i>			
Capitano	2	3	3
Tenente	8	8	8
Sottotenente			

Segue: *Tabella concernente i ruoli organici del personale del Corpo della guardia costiera.*

GRADO	NUMERO DEI POSTI IN ORGANICO		
	Alla data di entrata in vigore della legge	Dopo 6 mesi dalla data di entrata in vigore	Dopo 18 mesi dalla data di entrata in vigore
SOTTUFFICIALI			
Capo di 1 ^a classe	95	100	100
Capo di 2 ^a classe	103	115	120
Capo di 3 ^a classe	106	120	125
2 ^o Capo	135	145	150
Sergente	115	120	125
MILITARI DI TRUPPA			
Sottocapo	100	115	120
Nocchiere scelto	820	850	900
Nocchiere			