CAMERA DEI DEPUTATI N. 3763

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

CUFFARO, TAMBURINI, BOCCHI, MACCIOTTA, PANI, BARACETTI, COLOMBA, MIGLIORINI, AMARANTE, BALDASSARI, CALAMINICI, CASALINO, COMINATO, FORTE SALVATORE, GRADI, MANFREDINI, OTTAVIANO, PAVOLINI, PERNICE

Presentata il 19 novembre 1982

Provvedimenti per la valorizzazione del ruolo internazionale del porto di Trieste, per il potenziamento e la integrazione del sistema portuale del Friuli-Venezia Giulia

ONOREVOLI COLLEGHI ! — La proposta di legge che sottoponiamo all'esame del Parlamento ha lo scopo di valorizzare il ruolo internazionale del porto di Trieste e della regione Friuli-Venezia Giulia.

È necessario mettere in condizione lo scalo triestino (e le aree ad esso connesse) di competere con i porti esteri concorrenti (che risultano dotati di forte autonomia e di organizzazione e strutture moderne e sono sostenuti da imponenti politiche protettive), di riappropriarsi delle correnti di traffico che naturalmente gli competono (anche coordinandosi con gli altri scali vicini) e di contribuire in modo decisivo al rilancio dell'economia triestina.

La nostra proposta tende a garantire al porto di Trieste continuità e adeguatezza di finanziamenti, la massima autonomia all'ente portuale di gestione (l'EAPT), un assetto e prerogative dello stesso ente improntati a criteri di imprenditorialità nell'interesse pubblico e finalizzati al massimo di funzionalità ed efficienza. La attuale pesante situazione finanziaria dell'EAPT richiede non solo la erogazione di massicci stanziamenti ma una radicale modificazione del suo modo di operare. Le innovazioni che proponiamo so-

no molto marcate ma anticipano esigenze largamente individuate e riconosciute dal Parlamento. Trieste non può attendere oltre le decisioni generali: la crisi dell'economia e la congiuntura dei traffici la collocano in una situazione delicata.

Bisogna fare in modo che da tale situazione il porto di Trieste esca sfruttando tutte le sue potenzialità che sono grandi. Forti mutamenti nella condizione e nel finanziamento dello scalo triestino sono indispensabili e inderogabili nell'interesse nazionale.

Il progetto riguarda una realtà portuale votata quasi esclusivamente al traffico estero per estero che dà un grande contributo agli introiti in valuta del paese. Esso quindi risponde alle esigenze di un ambito portuale con caratteristiche speciali rispetto al resto degli scali nazionali. Allo stesso tempo, il progetto, proponendo la riforma dell'Ente autonomo del porto di Trieste, organismo per molti aspetti tipico nel quadro legislativo nazionale, offre l'esempio di una nuova forma di gestione pubblica dei porti che può costituire un punto di riferimento per il riordinamento amministrativo e funzionale dell'intero sistema portuale nazionale. Per questo sistema, la proposta richiama (e riafferma) la necessità della programmazione dell'intervento pubblico.

Non si può infatti dimenticare che, accanto alla mancanza di una specifica politica per Trieste, tra le cause che hanno sinora impedito al suo porto di mettere a frutto le sue *chances*, sta anche l'assenza di un piano nazionale dei porti e di programmi ben definiti nel settore dei trasporti. Essi avrebbero potuto e dovuto – mobilitando grandi risorse e concentrando opportunamente gli investimenti in base a obiettivi di preminente interesse nazionale – considerare la funzione internazionale dello scalo marittimo di Trieste come strategica ai fini dello sviluppo economico del paese e delle sue relazioni commerciali.

Nessuno può illudersi che, senza imboccare la strada della programmazione, gli scali nazionali, quali che siano le loro caratteristiche e gli interventi a essi destinati, possano singolarmente risolvere i propri problemi.

Trieste ha bisogno di provvedimenti urgenti e specifici che, come quelli che proponiamo, aiutino a colmare le insufficienze e i ritardi che si sono sin qui registrati nell'azione dei pubblici poteri, di misure straordinarie che siano aderenti al suo ruolo atipico e anticipino per il porto linee di autonomia di funzionalità e di efficienza su cui agire subito, ma ha interesse vitale a che si avvii nell'economia marittima il metodo della programmazione e si proceda alla riforma generale dell'ordinamento del settore dei porti. Senza di essi qualsiasi finanziamento, anche massiccio, qualsiasi nuova forma di gestione si scontrerebbe alla lunga con le esigenze e i conti di un sistema generale malato, dissestato, in perpetua crisi, dissipatore di preziose risorse e propagatore di squilibri.

La situazione a cui sono giunti i porti italiani, aggravata da una pressoché generale caduta dei traffici, rende più che mai evidente l'esigenza di rompere gli indugi e di affrontare questo problema, divenuto uno dei più acuti della nostra economia.

La impressionante diminuzione dell'attività dei porti italiani, che si è registrata nel corso del 1982, non è dovuta soltanto alla crisi dell'economia mondiale. Importanti flussi di traffico subiscono dirottamenti verso l'esterno; tali dirottamenti trovano la loro origine nella scarsa efficienza ed economicità del sistema portuale italiano, nella macchinosità delle gestioni, nell'arretratezza delle strutture, nella scarsezza dei collegamenti marittimi e terrestri.

Le condizioni finanziarie degli enti portuali, delle aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini portuali sono divenute allarmanti: i soli enti si avviano a denunciare per l'anno in corso un *deficit* che oltrepassa i 250 miliardi di lire.

Il Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali risulta in parte passivo.

A migliaia di lavoratori, nell'ambito dei porti, viene indicata, come uno sboc-

co, la strada del pensionamento anticipato e dell'esodo.

Permane la tendenza, in alcuni ambienti anche governativi, a considerare il costo del lavoro portuale come causa quasi esclusiva degli alti costi dei servizi e dei disavanzi.

In realtà, pur non trascurando i problemi che si pongono in tal senso e che sono legati alle prestazioni di manodopera, la grave situazione dei porti è la conseguenza dei ritardi, delle imprevidenze, delle resistenze nell'azione pubblica, che si sono manifestati e si sono consumati in Italia da molti anni.

Il primo progetto per la programmazione e la riforma dell'ordinamento portuale porta la data del 1972 e viene dal nostro gruppo. Sappiamo benissimo che non è alla lentezza dei lavori parlamentari che si può attribuire la responsabilità del nulla di fatto che in questo campo si è registrato sinora sul piano della riforma. Nel corso della precedente legislatura, la legge sulle procedure della programmazione portuale (stralciata da un testo più complessivo) aveva ottenuto il voto della Camera. Per il riordinamento delle gestioni restava un testo unificato frutto della intensa collaborazione, a cui avevano dato vita i componenti della X Commissione appartenenti ai partiti democratici.

Le ragioni che hanno portato alla paralisi legislativa in questo settore dipendono dai nodi esistenti (obiettivamente complessi) che alcune forze politiche, tra cui la DC, pur aderendo formalmente ai criteri della programmazione, non hanno voluto sciogliere e soprattutto dalle tendenze che vari ministri hanno sposato e sostenuto, tendenze volte alla privatizzazione degli ambiti portuali, contrastanti con l'interesse pubblico.

Non è su questa strada che si deve procedere e noi ci auguriamo che il dibattito sui problemi portuali possa riprendere al più presto, aggiornandone i termini, ma partendo dai punti fermi che erano stati stabiliti nella precedente legislatura: il sostegno e la valorizzazione del carattere pubblico dei porti.

Parecchi errori della politica portuale e marittima nazionale verso Trieste nascono – come abbiamo detto – dall'assenza di interventi programmati.

Il processo di decadenza della città è essenzialmente provocato da profonde lacune nell'azione del governo centrale, dalla mancanza di tempestività nei provvedimenti, ma soprattutto dalla sottovalutazione del suo peso nell'economia italiana e della funzione internazionale che è propria della città e della regione.

La mancanza di un disegno di politica marinara, di una visione d'insieme dei problemi nazionali, di un esame attento dei mutamenti che venivano intervenendo nelle relazioni in Europa, tra i paesi europei e quelli in via di sviluppo, l'inerzia di certi atteggiamenti di guerra fredda, le approssimative analisi dei cambiamenti intervenuti nelle condizioni geopolitiche dello *hinterland* triestino, hanno portato spesso (più o meno esplicitamente) a considerare esaurita questa funzione internazionale. Il paragone tra la situazione determinatasi dopo le due guerre mondiali e quella precedente di Trieste, porto dell'impero austro-ungarico, paragone riproposto in modo ricorrente e rassegnato, ha impedito di cogliere tutte le nuove potenzialità che si venivano sviluppando e la nuova centralità che Trieste stava acquistando o poteva acquistare rispetto agli scambi Nord-Sud e a quelli tra Est e Ovest europeo che si andavano attivando e intersificando. Il versante adriatico nel suo complesso è rimasto in ombra, trascurato.

A Trieste si è guardato (e si guarda) come a una città (e porto) da assistere, come un peso ingombrante per l'economia nazionale, dimenticando gli apporti di straordinario valore che essa già dà al Paese e quelli più rilevanti che potrebbe dare se posta nelle migliori condizioni per operare e svilupparsi. Tutta l'azione dei vari governi nazionali che si sono occupati di Trieste in questo dopoguerra è contrassegnata da questo deprecabile

vizio di fondo, da questa distorta concezione della valenza della città, della spenta ricerca di mitigare la sua decadenza attraverso interventi assistenziali, senza un progetto complessivo e senza speranza, strozzando a volte il flusso dei finanziamenti per attenuarne la portata con l'assurda finalità di diminuirne in modo surrettizio il costo per l'erario.

La politica dell'assistenza, della semiattenzione o, se si vuole, del semiabbandono, ha provocato guasti enormi. È accaduto così che si è rinunciato a richiedere per Trieste l'applicazione delle norme del Trattato di Roma della CEE che prevedono agevolazioni tariffarie per i porti che sono stati colpiti dalle conseguenze della guerra (di cui si sono invece avvalsi ed avvantaggiati gli scali tedeschi di Amburgo e di Brema).

E mentre tutti i grandi porti europei si attrezzavano modernamente e si integravano a nuovi bacini ed attività, stabilivano nuovi collegamenti, a Trieste gli investimenti sulle opere marittime e per le infrastrutture viarie e ferroviarie hanno subito gravi ritardi e si è assistito a una progressiva diminuzione delle linee marittime e si sono smantellati stabilimenti industriali funzionali alle attività marittime e portuali della città, e non si è coordinata neppure l'attività portuale triestina con quella degli scali regionali vicini. Trieste è rimasta a lungo isolata fisicamente dal suo retroterra, mentre altri porti realizzavano infrastrutture di avanguardia.

Per parecchi anni il ruolo del porto è stato compresso tra la mancanza di moderne attrezzature e la capacità operativa del *terminal* dell'oleodotto transalpino (che trasporta greggio in Austria e in Baviera) installato nell'area portuale triestina. La nuova attività venne esaltata come una delle poche possibili del porto di Trieste (e la tentazione ritorna oggi con il carbone), il futuro di Trieste fu affidato ad un aumento degli sbarchi di petrolio, al compito totalizzante di scalo energetico. Soltanto ultimamente alcune opere marittime di rilievo (il molo VII), l'avvio del traffico containerizzato, il recupero del movimento nello scalo legnami, un miglioramento degli impianti di trasporto a terra, nuove relazioni stabilite con i paesi del Mediterraneo e nuove correnti merceologiche hanno creato i presupposti (ma solo questi) per uno sviluppo di nuove e vantaggiose correnti di traffico. Anche da questi segnali viene la dimostrazione che la collocazione geopolitica di Trieste non è affatto un ostacolo alle possibilità di crescita del movimento portuale triestino. Tutt'altro. La tenuta dei suoi traffici in un anno come quello corrente in cui la caduta per altri porti è stata vertiginosa ne é un'altra prova. Basterebbe analizzare inoltre la quantità delle merci prodotte in Italia e nella stessa regione Friuli-Venezia Giulia che i porti tedeschi del nord (e persino la ferrovia transiberiana) riescono ad accaparrarsi, operando sin sotto le porte di casa nostra, attraverso le manovre tariffarie e l'efficienza dei servizi, per comprendere come le difficoltà vengano invece ancora dalla mancanza di adeguate misure e di una politica lungimirante di sostegno alle attività portuali triestine e dal peso di carenze e insufficienze che allontanano invece che attrarre i principali clienti di Trieste. L'estensione della Comunità europea alla Grecia apre oggi nuovi interessi verso il golfo di Trieste e può rilanciare il versante adriatico in funzione dei collegamenti della CEE stessa con i Paesi del Mediterraneo e dell'oltre Suez. La risoluzione sull'alto Adriatico votata nel Parlamento di Strasburgo nel 1980 valuta questi aspetti. Ma senza corretti interventi a sostegno delle attività portuali triestine – diciamo noi – si rischiano nuove e più agguerrite concorrenze.

Nella regione Friuli-Venezia Giulia si confida nella cosiddetta operazione integrata Trieste - Regione - Europa per affermare la vocazione internazionale regionale nei grandi collegamenti transeuropei e sull'accesso al FERS (Fondo europeo per le regioni sottosviluppate) per il completamento e la realizzazione delle grandi infrastrutture di trasporto che sono ne-

cessarie al raggiungimento degli obiettivi della ripresa della via d'acqua adriatica.

Le condizioni indispensabili perché questo progetto non sia vuota declamazione e possa davvero prendere l'avvio sono legate, oltre a decisioni che portino ad un vero e proprio intervento finanziario della CEE ed a progetti extranazionali che occorre stimolare, a due ordini di problemi. Il primo di questi riguarda la puntuale attuazione delle leggi approvate dal Parlamento italiano (legge n. 546 del 1977 sulla ricostruzione del Friuli; legge n. 73 del 1977 di ratifica del trattato di Osimo; legge n. 828 del 1982 di rifinanziamento della legge n. 546 del 1977; la legge del 1982 di rifinanziamento della legge di ratifica del trattato di Osimo) che finanziano le infrastrutture viarie e ferroviarie, volte a garantire i collegamenti del Friuli-Venezia Giulia con il centro Europa (autostrada Udine-Tarvisio, raddoppio della ferrovia Pontebbana, scalo ferroviario di Cervignano) assieme alla creazione di una fitta rete di linee marittime con un impegno specifico dell'armamento nazionale e particolarmente delle società di preminente interesse nazionale.

Il secondo ordine di problemi che deve essere affrontato è l'assetto amministrativo e funzionale del porto di Trieste, i rapporti con gli altri scali del Friuli-Venezia Giulia, la situazione finanziaria dell'EAPT.

È su queste questioni che più direttamente interviene la nostra proposta di legge.

La proposta di legge individua e affronta i principali problemi oggi irrisolti che gravano sulla gestione del porto di Trieste e ne pregiudicano le possibilità di sviluppo. Problemi che possono schematicamente essere così elencati:

a) la mancanza di una completa autonomia dell'EAPT (che costringe l'ente a lunghe trafile burocratiche per l'approvazione delle deliberazioni e rende difficoltosa l'esecuzione delle opere marittime, degli impianti e delle attrezzature), la complessità e la pletoricità degli organi di governo del porto, la scarsa responsabilizzazione degli amministratori, gli impedimenti allo sviluppo della imprenditorialità dell'ente;

b) le difficoltà che l'assenza di un qualsiasi coordinamento tra i porti di Trieste, di Monfalcone e di Porto Nogaro determina nello sviluppo delle attività portuali e nella determinazione dei provvedimenti nazionali e regionali di intervento e delle opere marittime;

c) la mancanza di coordinamento nei servizi che non dipendono direttamente, nel porto, dall'EAPT e le limitate potestà dell'Ente in questo ramo;

d) la gravità della situazione finanziaria dell'EAPT che ha accumulato fino ad oggi un indebitamento a breve di quarantadue miliardi, che vanno a sommarsi a mutui a lunga scadenza, contratti con vari istituti di credito, ammontanti a oltre 48 miliardi;

e) gli ostacoli di ordine burocratico e finanziario che si incontrano per la realizzazione di opere indispensabili all'ammodernamento del porto;

f) la situazione di privilegio che il regime delle concessioni e le autonomie funzionali determinano nell'ambito portuale;

g) il carattere del rapporto che attualmente l'ente mantiene con la compagnia unica dei lavoratori portuali esclusa dalla programmazione dell'intero ciclo operativo di imbarco, sbarco e manipolazione delle merci.

La nostra proposta è volta a sciogliere questi nodi e nel concreto suggerisce:

1) una completa autonomia dell'EAPT (articolo 1) che trova la sua concreta espressione nell'abbattimento dei controlli sulle deliberazioni e nella modifica delle procedure per la progettazione, il finanziamento e la esecuzione delle opere marittime (articoli 5, 6), nell'ampliamento delle attribuzioni dell'Ente (articolo 4) e nel sostegno finanziario alla sua attività (articolo 1);

2) l'attribuzione al porto di Trieste della qualifica di porto autonomo e di

preminente interesse nazionale (articolo 2) con l'assegnazione ad esso di una quota non inferiore al 15 per cento di tutti gli stanziamenti dello Stato destinati ad opere marittime, attrezzature e relativa manutenzione;

3) l'istituzione di un fondo di dotazione per il porto che, per il triennio 1982-1984, è previsto in 100 miliardi di lire, utilizzabili ma solo parzialmente per coprire i disavanzi pregressi (articolo 7);

4) l'aumento del contributo ordinario dagli attuali 4,6 miliardi annui a 8 miliardi con l'adeguamento successivo annuale in base all'indice ISTAT sul costo della vita (articolo 7);

5) la riscossione e l'incremento di tutte le tasse portuali (e di quote dei diritti doganali), la autorizzazione per l'Ente alla emissione di obbligazioni (articolo 7), la concessione di speciali tariffe ferroviarie;

6) l'attribuzione all'Ente del compito della elaborazione del piano regolatore del porto e lo snellimento delle procedure di approvazione dello stesso (articolo 6);

7) il potenziamento degli organi di direzione dell'Ente con lo sfoltimento del Consiglio di amministrazione (articolo 12), la creazione di una Giunta esecutiva ristretta e pienamente responsabilizzata per la conduzione dell'Ente (articolo 13), una diversa e più democratica procedura per la nomina del Presidente (articolo 11);

8) una nuova procedura che consenta, nel caso di cattivo funzionamento, lo scioglimento del Consiglio di amministrazione dell'Ente da parte della regione o del comune di Trieste (articolo 14);

9) la valorizzazione del ruolo della Compagnia portuale nella programmazione dell'intero ciclo operativo di imbarco-sbarco-manipolazione delle merci (articolo 16);

10) l'esame della redditività delle concessioni e la revisione delle stesse e delle autonomie funzionali (articolo 3);

11) provvedimenti per promuovere un diverso funzionamento delle dogane nel porto (articolo 8) e per garantire la sicurezza della vita umana nell'ambito portuale;

12) istituzione di un comitato per la programmazione e il coordinamento delle attività dei porti della regione Friuli-Venezia Giulia, i cui compiti saranno quelli di favorire l'integrazione dei servizi marittimo-portuali degli scali della regione, la loro specializzazione, la pianificazione delle infrastrutture, e di proporre programmi organici di sviluppo negli ambiti portuali di Trieste, Monfalcone e Ausa Corno; compito del comitato sarà anche quello di pronunciarsi sull'entità degli stanziamenti occorrenti, sia statali sia regionali, e di esprimere parere vincolante sulla loro utilizzazione. Ovviamente, il comitato in questione avrà più generali compiti di elaborazione e proposta, senza che tutto ciò venga a ledere la fondamentale autonomia gestionale dei singoli scali (articolo 3).

Altre misure contenute nel testo sono tutte chiaramente orientate a sottrarre il porto di Trieste da una situazione di precarietà e di squilibrio, a dare efficienza, redditività, snellezza, imprenditorialità alla sua gestione. Di fronte all'impegno finanziario che la legge comporta, noi invitiamo a considerare le perdite gravi, gli sprechi a cui ha dato luogo a Trieste la politica frammentaria sin qui condotta verso la città ed il suo porto. Il valore delle entrate in valuta che lo scalo triestino assicura al paese basterebbero a giustificare ampiamente lo sforzo che chiediamo sia fatto dallo Stato. Ma a questo conto positivo vanno aggiunti i benefici che una città come Trieste, rilanciata e prospera, può riversare sulla economia nazionale.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

(Natura, finalità, autonomia dell'Ente autonomo del porto di Trieste).

L'Ente autonomo del porto di Trieste (EAPT) costituito con legge 9 luglio 1967, n. 589, e successive modificazioni, è ente pubblico economico ed opera nell'interesse collettivo secondo criteri di imprenditorialità.

L'EAPT, per il ruolo internazionale del porto di Trieste e per l'apporto che esso fornisce all'economia nazionale, è dotato di speciale autonomia amministrativa e finanziaria.

La vigilanza sull'EAPT, affidata al Ministero della marina mercantile si esercita, tenuto conto delle particolari caratteristiche dello scalo marittimo triestino, con le facilitazioni previste dalla presente legge.

ART. 2.

(Ruolo del porto di Trieste nella programmazione portuale nazionale. Norme speciali per il finanziamento delle opere e delle attrezzature portuali).

In vista della formulazione e della attuazione del Piano nazionale dei porti e della costituzione del Fondo opere portuali, il porto di Trieste, per le caratteristiche dei suoi traffici, per la elevata incidenza dei transiti di merce estero per estero, per i collegamenti diretti con i grandi sistemi di comunicazione internazionali, è considerato autonomo e di preminente interesse nazionale.

Per tale funzione, ad esso è assegnata in via prioritaria, sino alla entrata in vigore del Piano nazionale dei porti e del Fondo opere portuali, una quota non inferiore al 15 per cento di tutti gli stanziamenti dello Stato destinati ad opere, attrezzature e relativa manutenzione dei porti nazionali.

Per la realizzazione di opere, attrezzature ed impianti del porto di Trieste o per il rinnovo, l'EAPT che ha il compito di realizzarli secondo le speciali procedure previste dalla presente legge, può inoltre ricorrere a particolari forme di finanziamento come disposto dal successivo articolo 7.

ART. 3.

(Comitato per la programmazione ed il coordinamento delle attività portuali nella regione Friuli-Venezia Giulia).

È costituito il Comitato per la programmazione ed il coordinamento delle attività dei porti della regione Friuli-Venezia Giulia.

Esso ha sede presso l'Ente autonomo del porto di Trieste e viene rinnovato ogni cinque anni.

Il Comitato ha il compito di favorire la integrazione dei servizi marittimo-portuali degli scali della regione, la loro specializzazione in forme adeguate, e la pianificazione delle infrastrutture e di proporre programmi organici di sviluppo connessi al Piano regionale e volti ad incrementare le attività produttive della regione ed a dare loro sbocco negli ambiti portuali di Trieste, Monfalcone e dell'Ausa-Corno.

In relazione a tali programmi il Comitato propone l'entità degli stanziamenti occorrenti sia statali che regionali ed esprime parere vincolante sulla loro utilizzazione.

Il Comitato ha altresì il compito di elaborare e di presentare al Ministro della marina mercantile proposte per la eventuale unificazione della gestione dei porti regionali e comunque per misure che, fatta salva la autonomia dei singoli scali, ne garantiscano la progressiva integrazione funzionale.

Entro 18 mesi dall'entrata in vigore della presente legge, il Ministro della marina mercantile valutate le proposte del Comitato al Parlamento presenta un apposito disegno di legge.

Il Comitato ha fra i suoi compiti quello di:

1) esprimere parere sulla revoca e sulla istituzione di autonomie funzionali in tutti i porti del Friuli-Venezia Giulia;

2) esprimere parere e sottoporre a revisione, sulla base dell'interesse collettivo, di tutte le concessioni date a società ed a privati relative ai porti del Friuli-Venezia Giulia.

Il Comitato è costituito da 21 esperti di cui:

a) uno nominato dal Ministro della marina mercantile;

b) cinque eletti dal Consiglio regionale della Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia con voto limitato a tre;

c) uno eletto dal Consiglio comunale di Trieste;

d) uno eletto dal Consiglio comunale di Monfalcone;

e) uno eletto dal Consorzio per lo sviluppo industriale della zona dell'Ausa-Corno;

f) tre nominati dal Presidente della Giunta regionale su indicazione delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative;

g) tre nominati dal Presidente della Giunta regionale su indicazione delle organizzazioni degli imprenditori;

h) tre nominati dal Presidente della Giunta regionale su indicazione rispettivamente: uno della Compagnia unica lavoratori portuali di Trieste, uno della Compagnia portuale di Monfalcone, uno della Compagnia portuale di Porto Nogaro (Ausa-Corno);

i) tre eletti dal Consiglio di amministrazione dell'EAPT con voto limitato a due.

Il Comitato elegge nel suo seno un Presidente ed un Vicepresidente.

Il Presidente del Comitato (o in sua vece il Vicepresidente) partecipa alle sedute del Consiglio di amministrazione dell'EAPT.

ART. 4.

(*Attribuzioni dell'Ente*).

L'Ente oltre alle attribuzioni previste dall'articolo 3 della legge 9 luglio 1967, n. 589, e successive modificazioni, ha il compito di:

a) partecipare al processo formativo della programmazione portuale nazionale;

b) elaborare ed aggiornare nei modi previsti dal successivo articolo 6 il piano regolatore del porto di Trieste e promuovere le connesse procedure di esproprio di cui all'articolo 33 del codice della navigazione;

c) provvedere alla progettazione ed alla esecuzione nonché alla manutenzione delle opere, degli impianti e delle attrezzature portuali (in tutto o in parte finanziate dallo Stato) come definite dal successivo articolo 5 e con le modalità in esso stabilite;

d) esercitare l'attività amministrativa del porto di cui al titolo terzo, capi primo, secondo e terzo, ed al titolo quarto, capo primo, del libro primo del codice della navigazione;

e) esercitare la gestione diretta e disciplinare con poteri di regolamentazione e di determinazione delle tariffe, tutti i servizi svolgentisi nell'ambito del porto ad eccezione dei servizi militari, di segnalamento marittimo e di quelli relativi alla polizia giudiziaria, alla sanità pubblica, ed ai servizi di soccorso portuale;

f) accertare che i servizi portuali affidati in concessione ad imprese pubbliche o private siano svolti nell'interesse generale e secondo i criteri e le tariffe fissati dall'Ente, con facoltà di revoca della concessione in qualsiasi tempo qualora tali criteri e tariffe non vengano rispettati;

g) promuovere e coordinare le attività relative alla sicurezza della vita umana nell'ambito portuale provvedendo, in concorso con gli organi preposti ai vari

servizi, alla elaborazione dei piani di protezione civile, al loro aggiornamento periodico a prove di attuazione;

h) promuovere ed adottare provvedimenti atti a preservare le aree portuali e l'ambiente circostante dall'inquinamento;

l'Ente autonomo del porto di Trieste organizza i propri servizi interni in modo da garantire la collaborazione tra l'Ente stesso e la Compagnia portuale.

L'Ente e la Compagnia portuale costituiscono un centro unico di programmazione portuale con il compito di elaborare e definire con il concorso degli organi dello Stato e delle imprese che operano all'interno del porto i programmi di lavoro del complesso della operazione portuale di bordo e di terra.

Il centro provvede ad assegnare i mezzi a carico del bilancio dell'EAPT per l'attuazione, il controllo ed il coordinamento delle varie fasi dell'intero ciclo operativo.

Alla Compagnia portuale sono assegnati con apposita convenzione in gestione mezzi meccanici per la esecuzione delle fasi del ciclo operativo di competenza della Compagnia.

ART. 5.

(Finanziamento ed esecuzione delle opere portuali).

Le spese per la costruzione e per la manutenzione delle opere, degli impianti e delle attrezzature portuali del porto di Trieste in quanto porto di preminente interesse nazionale sono sostenute dallo Stato che vi provvede con il Fondo opere portuali, e sino alla sua costituzione con i fondi di cui al secondo comma dell'articolo 2 della presente legge, che vengono messi a disposizione dell'EAPT in base agli impegni di spesa da esso deliberati. Agli effetti di cui al primo comma del presente articolo sono considerate opere ed attrezzature portuali:

a) i moli foranei e le dighe o scogliere di difesa dei bacini;

b) le banchine, i moli, le calate, le darsene, le isole artificiali ed altri similari impianti collegati con la terraferma, i mezzi meccanici fissi e mobili stabilmente destinati al carico, alla discarica ed in genere alla movimentazione ed al deposito delle merci;

c) le opere atte a difendere il porto dagli intasamenti;

d) i canali di deviazione e gli smaltitoi per liberare il porto dai depositi e dagli inquinamenti;

e) gli scali ed i bacini comprese le necessarie infrastrutture per le riparazioni ed il carenaggio delle navi;

f) gli impianti di degassificazione e di deposito delle acque di lavaggio delle navi;

g) le escavazioni per garantire la profondità dei fondali;

h) i mezzi (quali fari, stazioni radio, o radar e simili) per il controllo e la guida del traffico marittimo;

i) i segnali fissi e mobili destinati a guida ed ormeggio di navi;

l) gli edifici da destinare per uso di ufficio, alloggiamento del personale, il ricovero dei mezzi nautici e terrestri, nonché gli impianti fissi di telecomunicazione ad uso del Corpo delle Capitanerie di porto;

m) le stazioni marittime per i passeggeri, i magazzini di deposito delle merci, ivi compresi i silos, frigoriferi e depositi costieri;

n) gli impianti destinati alla ricezione dei residui oleosi provenienti dal lavaggio delle navi, nonché ogni opera ed apparecchiatura destinata ad abbattere od a prevenire gli inquinamenti degli specchi acquei e di quelli limitrofi;

o) le opere di viabilità e gli impianti territoriali e portuali;

p) le altre opere che riguardano il traffico marittimo e che hanno lo scopo

di facilitare il carico, il deposito ed il trasporto delle merci.

I progetti delle opere marittime previsti dal piano regolatore del porto di Trieste di cui all'articolo 6 della presente legge non sono soggetti ad approvazione ministeriale.

L'Ente autonomo del porto di Trieste stabilisce la priorità delle opere e delle attrezzature da realizzare e ne dà semplice comunicazione al Ministero della marina mercantile ed al Ministero dei lavori pubblici.

L'Ente provvede alla progettazione ed alla esecuzione delle opere, direttamente oppure attraverso l'appalto dei lavori e la relativa direzione tecnico-amministrativa.

Nel caso di appalto la esecuzione dei lavori deve essere affidata ad imprese specificatamente qualificate.

Per la progettazione e per la direzione dei lavori di sua competenza l'EAPT si può avvalere degli uffici del genio civile per le opere marittime, di gruppi di progettazione formati nell'ambito della università ed in casi particolari, di imprese o professionisti iscritti in apposito albo istituito presso l'Ente.

Per la realizzazione di opere previste dal piano regolatore del porto è ammesso l'affidamento dei lavori a consorzi di imprese pubbliche e private, ovvero a consorzi di enti territoriali e di imprese, i quali assumono l'onere della progettazione e dell'appalto dei lavori, nell'ambito di un atto di concessione, sotto la vigilanza dell'EAPT o di organi dello Stato o della regione Friuli-Venezia Giulia, delegati dall'Ente stesso.

ART. 6.

(*Piano regolatore del porto*).

Il piano regolatore del porto di Trieste è elaborato dall'Ente autonomo del porto di Trieste in conformità alle previsioni del Piano nazionale dei porti e in base ai criteri di cui al primo comma, n. 2) dell'articolo 3 della legge 9 luglio 1967, n. 589, di intesa con il Comune di Trieste e con

tutti i comuni il cui territorio ricade anche parzialmente sotto la giurisdizione dell'Ente.

Il piano è approvato con decreto del Ministro della marina mercantile sentiti il Comitato nazionale dei porti e la Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia.

Eventuali osservazioni al piano possono essere formulate dal Ministero della marina mercantile entro trenta giorni dalla data di ricevimento.

In tale caso l'approvazione del piano avviene entro sessanta giorni dalla data di inoltro da parte dell'EAPT delle eventuali controdeduzioni o del piano rielaborato dall'Ente stesso d'intesa con il Comune di Trieste.

Analoga procedura è osservata per la approvazione di varianti al piano regolatore del porto.

ART. 7.

(Finanze e patrimonio).

Per esercitare i compiti previsti dai precedenti articoli e per quelli derivantigli dalla legge 9 luglio 1967, n. 589, e successive modificazioni, l'EAPT dispone di un fondo di dotazione a carico dello Stato. Per il triennio 1982-1984 l'ammontare del fondo di dotazione è fissato in cento miliardi di lire. La quota relativa all'anno 1982 di cui è autorizzato il trasferimento all'EAPT è stabilita in trenta miliardi di lire. Per i successivi esercizi si provvede con legge finanziaria.

Il fondo di dotazione può essere utilizzato per coprire disavanzi di gestione iscritti nel bilancio consuntivo dell'Ente entro e non oltre l'anno finanziario 1983.

Il contributo annuo a carico dello Stato previsto dall'articolo 4 della legge 9 luglio 1967, n. 589, a decorrere dall'anno finanziario 1982 è elevato a otto miliardi di lire.

Esso viene aggiornato annualmente a partire dall'anno finanziario 1983 in base al 100 per cento dell'indice ISTAT ed è iscritto con la relativa variazione nel corrispondente capitolo del bilancio di previsione dello Stato.

Oltre ai proventi previsti dalle leggi vigenti, sono devoluti all'Ente che provvede, in luogo e con i privilegi dello Stato, alla loro riscossione e percezione secondo le procedure in vigore:

a) la tassa prevista dall'articolo 2, primo comma, del decreto-legge 28 febbraio 1974, n. 47, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 16 aprile 1974, n. 117;

b) la tassa di ancoraggio e quella di stanziamento previste, rispettivamente, dagli articoli 1 e seguenti del capo I del titolo I, della legge 9 febbraio 1963, n. 82, e dell'articolo 17 della legge 6 marzo 1976, n. 51, come sostituito con legge 20 aprile 1978, n. 153;

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

d) i canoni dovuti dalle altre amministrazioni per l'uso dei beni demaniali marittimi nonché quelli relativi alla concessione per l'esercizio dei servizi portuali;

e) i proventi derivanti da sanzioni pecuniarie relative a violazioni commesse in relazione all'uso dei beni demaniali marittimi ed all'esercizio dei servizi di competenza dell'Ente, previste dal codice della navigazione o da altre disposizioni di legge relative a tale materia.

I proventi relativi alla tassa prevista dall'articolo 2, secondo comma, del decreto-legge 28 febbraio 1974, n. 47, convertito, con modificazioni, in legge, dalla legge 16 aprile 1974, n. 117, sono destinati per le finalità stabilite dall'Ente e possono essere devoluti, anche parzialmente, al fondo di dotazione previsto dal primo comma del presente articolo.

In aggiunta a quanto disposto nei precedenti commi all'Ente è attribuita la possibilità *a*) di introitare le speciali tariffe disposte per l'utilizzo di attrezzature e di impianti ausiliari; *b*) di godere di quote concesse dallo Stato sui diritti doganali riscossi nel porto; *c*) di contrarre prestiti o di ricorrere ad altre operazioni finanziarie ivi compresa l'emissione di obbligazio-

ni previa approvazione dei Ministeri delle finanze e della marina mercantile.

I prestiti e le altre operazioni finanziarie sono garantite dallo Stato nei limiti delle somme che l'Ente delibera di assegnare al servizio degli interessi e degli ammortamenti dei detti prestiti ed operazioni.

La Cassa depositi e prestiti è autorizzata a concedere all'Ente autonomo del porto di Trieste mutui sino all'importo corrispondente al 50 per cento di tutte le entrate dell'Ente a carico dello Stato e della Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia previste per un quinquennio, al tasso di interesse annuo del 4 per cento avvalendosi dei fondi dei conti correnti postali di cui al decreto luogotenenziale 6 settembre 1917, n. 1451.

ART. 8.

(*Dogana, regime doganale, agevolazioni tariffarie*).

Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge il Governo è delegato ad emanare, sentite le Commissioni parlamentari competenti, uno o più decreti:

a) per dare autonomia al servizio doganale portuale di Trieste e regolarne gli organici, gli orari di lavoro e l'attività complessiva sulla base delle esigenze delle particolari caratteristiche del traffico dello scalo marittimo attribuendo allo EAPT poteri di intervento e di coordinamento con altri servizi;

b) per regolare la concessione allo EAPT delle quote sui diritti doganali riscossi nel porto di Trieste e per rendere operanti le altre norme dell'articolo 7 che rendono necessario un regolamento di attuazione;

c) per definire le particolari agevolazioni tariffarie e quelle doganali che lo Stato concede alle merci che transitano attraverso il porto di Trieste, stabilite di concerto tra i Ministeri interessati sentito l'EAPT.

ART. 9.

(*Variazioni di bilancio*).

Nel caso di avanzi di bilancio dell'Ente essi vengono così destinati:

1) il 50 per cento al fondo di cui all'articolo 7;

2) il 20 per cento all'estinzione anticipata dei mutui dell'Ente;

3) il 20 per cento al Comune di Trieste;

4) il 5 per cento alla Regione Friuli-Venezia Giulia;

5) il 5 per cento allo Stato.

ART. 10.

(*Organi*).

Sono organi dell'Ente:

1) il Presidente;

2) il Consiglio di amministrazione;

3) la Giunta esecutiva;

4) il Collegio dei revisori dei conti.

ART. 11.

(*Presidente*).

Il primo comma dell'articolo 6 della legge 9 luglio 1967, n. 589, è sostituito dai seguenti:

« Il Presidente dell'Ente autonomo del porto di Trieste è nominato per iniziativa del Ministro della marina mercantile con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Consiglio regionale del Friuli-Venezia Giulia con voto di quattro quinti dei suoi membri.

Egli dura in carica cinque anni e può essere riconfermato una sola volta ».

ART. 12.

(*Consiglio di amministrazione*).

Il Consiglio di amministrazione dello EAPT è nominato con decreto del Ministro della marina mercantile ed è così composto:

1) il Presidente dell'Ente;

2) un rappresentante del Ministero della marina mercantile;

3) cinque rappresentanti della Regione Friuli-Venezia Giulia eletti dal Consiglio regionale con voto limitato a tre;

4) tre rappresentanti del Comune (o della Provincia) di Trieste eletti dal Consiglio comunale (o provinciale) con voto limitato a due;

5) tre rappresentanti delle organizzazioni territoriali sindacali dei lavoratori più rappresentative;

6) tre rappresentanti delle organizzazioni territoriali degli imprenditori;

7) due rappresentanti della Compagnia unica lavoratori portuali;

8) due rappresentanti degli imprenditori che operano nell'ambito del porto;

9) un rappresentante dei lavoratori dipendenti eletto dal Consiglio sindacale dell'Ente.

Il Consiglio di amministrazione elegge nel suo seno tra i rappresentanti della Regione due Vicepresidenti.

Alle riunioni del Consiglio di amministrazione partecipano:

a) il comandante del porto;

b) il Presidente del Comitato regionale degli esperti di cui all'articolo 3 della presente legge;

c) il capo del compartimento doganale di Trieste;

d) il direttore del compartimento delle ferrovie dello Stato di Trieste:

e) l'ingegnere capo della Sezione autonoma del genio civile per le opere marittime di Trieste.

ART. 13.

(*La Giunta esecutiva*).

La Giunta esecutiva è composta dal Presidente, dai due Vice-presidenti, e dai tre rappresentanti del comune (o della provincia) di Trieste presenti nel Consiglio di amministrazione dell'Ente.

La Giunta esecutiva si riunisce periodicamente con frequenza stabilita dal Consiglio di amministrazione dell'Ente.

Essa svolge i compiti che vengono definiti e le vengono assegnati con deliberazione interna del Consiglio di amministrazione.

Il Comitato direttivo previsto dalla legge 9 luglio 1967, n. 589, è soppresso.

ART. 14.

(*Sostituzione dei rappresentanti della regione e del comune: scioglimento del Consiglio di amministrazione dell'ente*).

Nel caso di disavanzo nel bilancio dell'ente la regione ed il comune di Trieste ne esaminano le cause in apposite riunioni dei rispettivi consigli entro un mese dall'approvazione del Consiglio di amministrazione.

A seguito di questo esame, i consigli possono decidere a maggioranza semplice di far decadere i rispettivi rappresentanti dal Consiglio di amministrazione e procedere alla loro sostituzione oppure non effettuandola provocare lo scioglimento del Consiglio di amministrazione dell'ente.

La comunicazione della mancata sostituzione dei rappresentanti della regione o del comune viene comunicata al Ministro della marina mercantile.

In tal caso il Consiglio di amministrazione viene sciolto entro trenta giorni dal ricevimento della comunicazione da parte del Ministro e su sua proposta con decreto del Presidente della Repubblica.

Nello stesso decreto del Presidente della Repubblica il Presidente dell'EAPT viene dichiarato decaduto e viene nominato commissario dell'ente il sindaco di Trieste od un suo delegato.

Il Presidente e il Consiglio di amministrazione dell'ente vengono rinnovati entro sessanta giorni dalla nomina del commissario.

ART. 15.

(*Atti soggetti a controllo*).

Il bilancio preventivo dell'Ente autonomo e quello consuntivo vengono inviati entro otto giorni dalla loro deliberazione da parte del Consiglio d'amministrazione dell'Ente al Ministero della marina mercantile per l'approvazione.

Il Ministero della marina mercantile le approva entro trenta giorni dalla data del ricevimento.

Trascorso tale termine, ove non sia stata negata l'approvazione con atto motivato, i bilanci si intendono approvati.

Sono soggette ad approvazione con analoga procedura le deliberazioni del Consiglio di amministrazione dell'Ente che riguardano esclusivamente:

a) le variazioni di bilancio;

b) l'istituzione di nuove tasse e soprattasse di cui all'articolo 7.

Tutte le altre deliberazioni del Consiglio di amministrazione non sono soggette ad approvazione e diventano immediatamente esecutive.

ART. 16.

(*Ruolo della Compagnia portuale*).

La Compagnia unica lavoratori portuali di Trieste ha le seguenti competenze:

1) partecipare all'organizzazione ed alla direzione delle operazioni di imbarco e sbarco, movimentazione e deposito delle merci secondo le norme dell'articolo 4 all'interno della cinta portuale;

2) dirigere ed organizzare tutte le operazioni a livello di banchina compresi gli uomini e mezzi che vi intervengono;

3) collocare i lavoratori secondo i criteri corrispondenti alle specializzazioni in modo da soddisfare la domanda del traffico;

4) provvedere alle operazioni di misurazione e conteggio delle merci;

5) fatturare all'Ente, impresa o altri utenti il costo dell'operazione portuale che la compagnia svolge e gestire insieme all'Ente la tariffa di servizio;

6) programmare insieme all'Ente l'intero ciclo portuale.

ART. 17.

(*Oneri finanziari*).

Alla copertura degli oneri di cui al precedente articolo 7 si provvede mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento di cui al capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro alla voce « Fondo investimenti ed occupazione ».