CAMERA DEI DEPUTATI N. 2450

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del Deputato TERRANOVA CORRADO

Presentata il 14 giugno 1965

Modifiche al regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095 in materia di porti, spiaggie e fari

ONOREVOLI COLLEGHI ! — L'attuale legislazione in materia di classificazione dei porti fa capo, ancora oggi, al testo unico del 16 luglio 1884, n. 2518 approvato con regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095, che riporta, a sua volta, le disposizioni del titolo IV (porti, spiagge e fari) della legge organica sui lavori pubblici del 20 marzo 1865, n. 2248. Essa, com'era naturale, si è dimostrata, da tempo, inadeguata alla nuova realtà economica e sociale del nostro Paese.

Già nel settembre del 1951, nella mia qualità di relatore sul bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1951-52, ebbi ad intrattenermi diffusamente sull'argomento, dichiarando testualmente alla Camera:

« Per quanto riguarda l'esecuzione dei lavori relativi a nuove opere marittime o al miglioramento di quelle esistenti, occorre, soprattutto, tener presente la funzione economica degli scali marittimi nel quadro delle possibilità produttive della Nazione e, cioè, la necessità di coordinare le esigenze di ciascun porto col sistema delle comunicazioni stradali, ferroviarie e fluviali, di predisporre le attrezzature in relazione alla quantità ed alla qualità dei traffici di ciascun porto, di valutare le esigenze economiche del retroterra secondo la sua reale importanza.

Tutto ciò presuppone la modifica dei criteri cui si ispirarono i legislatori del tempo per la classificazione dei porti, e che, evidentemente, non sono più adeguati alle necessità odierne.

I criteri, infatti, che presiedono alla vigente legge portuale, sono quelli che si avevano al momento dell'unificazione dell'Italia, quando la navigazione a vapore non aveva assunto l'importanza che attualmente riveste, il movimento dei passeggeri era scarsissimo ed altri bisogni, oggi affiorati alla pubblica discussione (quali, ad esempio, i porti peschereccì e i porti industriali), non erano nemmeno sospettati.

Un esame analitico dei vari capi del testo unico mettera in rilievo le varie deficienze:

Il testo unico vigente divide i porti in due categorie.

Nella prima, le cui spese sono sostenute dallo Stato, sono compresi i porti militari e quelli di rifugio.

Nella seconda, le cui spese sono ripartite tra Stato ed enti locali, i porti commerciali.

I porti della seconda categoria si dividono, alla loro volta, in quattro classi.

Alla prima classe appartengono quelli che giovino ad estesa parte della Nazione o che comunque siano di interesse generale dello

Stato ed abbiano un movimento commerciale non inferiore a 250 mila tonnellate annue di merci imbarcate e sbarcate.

Alla seconda (divisa in due serie), appartengono quelli che giovino ad una o più province, ed abbiano un movimento commerciale annuo di merci imbarcate e sbarcate non inferiore a 100 mila tonnellate se rientrano nella prima serie ed a 25 mila tonnellate se rientrano nella seconda serie.

Alla terza classe appartengono quelli la cui utilità si estende ad una parte notevole di una provincia e nei quali si verifichi un movimento non inferiore a 10 mila tonnellate.

Alla quarta appartengono, infine, tutti gli altri porti, golfi, rade, seni e spiaggie, non assegnati alle tre classi precedenti.

Da quanto sopra si rileva che la preoccupazione unica del legislatore del tempo, nel dettare la classificazione dei porti, sia stata quella di basarsi sul movimento delle merci. Manca, infatti, nella legge qualsiasi accenno al movimento dei passeggeri, così come si evince dalle disposizioni dell'intero testo.

Un'altra categoria di porti non contemplati dalla legge del 1884 è quella dei porti pescherecci. Risulta che è stato predisposto uno schema di provvedimento legislativo concernente la classifica dei porti pescherecci, onde consentire la costruzione a carico dello Stato di opere dirette a costituire o a migliorare gli approdi, lo stazionamento e l'alaggio dei natanti pescherecci.

Le leggi 24 maggio 1921, n. 312 e 6 giugno 1946, prevedevano già l'intervento statale per la costruzione dei porti pescherecci e gli adattamenti portuali, non contemplati nel testo unico delle leggi sulle spese marittime, approvato con regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095. Mentre la prima ebbe scarsa applicazione per i limitati stanziamenti, la seconda permise di provvedere alla costruzione di alcuni porti pescherecci. Con la legge 3 agosto 1949, n. 589, viene assicurato il parziale sovvenzionamento per i porti di quarta classe, seconda categoria, cui appartengono quasi tutti i porti da pesca, e viene concesso un contributo costante del 4 per cento per 35 anni; il che corrisponde ad un contributo del 59,38 per cento, tenendo presente che il tasso in favore della Cassa depositi e prestiti, è del 5,80 per cento.

Ma, com'è stato osservato per altri settori dei lavori pubblici, quasi tutti i Comuni sono nell'assoluta impossibilità di accollarsi l'onere, sia pure parziale, della costruzione di opere che, per la loro natura, sono costosissime, sicché i porti pescherecci, come del resto tutti i porti, dovrebbero beneficiare di un forte contributo statale. In proposito, poiché l'industria della pesca interessa specialmente il Mezzogiorno, sarebbe quanto mai opportuno anche un intervento della Cassa per il Mezzogiorno.

È necessario, altresì, che quasi tutti i porti pescherecci beneficino del contributo statale, sia pure in varia misura, seguendo un criterio di valutazione desunto dalla importanza di un centro peschereccio, importanza che non può essere limitata al numero dei pescatori o dei natanti o alla quantità del prodotto pescato, ma a tutti e tre insieme unitamente ad altri elementi, quali la pescosità delle acque, idoneità tecnica dell'approdo, efficienza delle attività accessorie alla pesca, ecc.

È necessario che il disegno di legge sui porti pescherecci venga presto presentato all'approvazione delle due Camere. Esso risolverà un problema politico, economico, e sociale, in quanto si darà occupazione a centinaia di migliaia di pescatori, costretti, durante l'inverno, all'inerzia o ad esporre spesso la propria vita a tutti i pericoli del mare.

Si sente, quindi, l'urgente bisogno di procedere ad una nuova classificazione, allo scopo, soprattutto, di *assicurare un maggior apporto statale alle sempre crescenti necessità, di provvedere alla esecuzione ed alla riparazione di importanti opere alle quali i bilanci degli enti locali non possono far fronte.*

Ci risulta che il Ministero dei lavori pubblici ebbe, a mettere allo studio la riforma della legge organica dei porti, basata sui seguenti principî:

a) modifica dei criteri di classificazione dei porti, fondata in atto esclusivamente sul movimento delle merci, in modo da tener presente anche il movimento dei passeggeri;

b) modifica del sistema complesso e macchinoso dei contributi portuali, concentrando in pochi enti locali la ripartizione dei contributi stessi, e tenendo per base oltre che il movimento delle merci imbarcate e sbarcate anche quello dei passeggeri;

c) disciplina uniforme delle istituzioni e del funzionamento delle zone industriali annesse ai porti, argomento sconosciuto dal vigente testo unico.

Fu quindi promossa la costituzione di una commissione interministeriale, la quale tenne varie riunioni, ma non venne ad alcuna conclusione per l'opposizione del Ministero del tesoro alla propria modifica dei contributi portuali.

È pur vero che l'auspicata riforma dell'attuale legge sui porti implica da parte dello

Stato un impegno finanziario assai più cospicuo.

Ma lo Stato non deve lesinare stanziamenti per questo importantissimo settore della vita nazionale. Lo Stato ricava, infatti centinaia di miliardi dall'attività portuale, sicché è saggia politica investire una buona aliquota del reddito portuale che rappresenta un impiego di capitale ad altissimo interesse.

Se si raffrontano, infatti, per gli esercizi 1937-1938 e 1949-1950, i redditi fiscali relativi ai dazi di importazione e ai diritti doganali e marittimi dovuti al movimento delle merci imbarcate e sbarcate – escludendo dal movimento generale quello riguardante il cabotaggio e quello di transito perché non soggetti a tassa di dogana – con la spesa che lo Stato sostiene per la manutenzione dei porti e per opere straordinarie, si rileva come lo Stato ricavi oltre quaranta volte di più di quanto spenda.

Lo Stato deve perciò intervenire in maggior misura anche perché non può contare, se non in minima parte, nell'apporto integrativo degli enti locali, e particolarmente dei Comuni – quelli del meridione in specie – i cui bilanci non consentono di realizzare lavori che richiedono quasi sempre somme ingenti; conseguentemente va *modificato il complicato sistema dei contributi portuali che moltissimi Comuni, lontani dai porti, non pagano da quasi mezzo secolo e che tuttavia figurano nel bilancio del Ministero del tesoro tra i residui attivi come contributi non riscossi!*

Va, in proposito, aggiunto, che per la determinazione dei contributi portuali si sarebbe dovuto, in un primo tempo, applicare una certa formula, – riportata nella relazione e contenuta all'articolo 18 del regio decreto 26 settembre 1904, n. 713, – tra l'altro errata, perché al denominatore, al posto del segno meno, si sarebbe dovuto mettere un sigma, cioè sommatoria! Detta formula con la modifica dell'articolo 18 di cui al regio decreto 12 luglio 1912 n. 974 fu abbandonata; ma dalle norme contenute in quel decreto, se ne ricava un'altra ugualmente astrusa, che non raggiunge egualmente lo scopo ».

* * *

Onorevoli colleghi, a distanza di 14 anni non posso che ripetere ciò che dissi allora. Le mie critiche trovano, infatti, piena conferma in una recente pregevole memoria del dott. ing. Aldo Migliardi, Presidente della terza sezione del Consiglio Superiore dei lavori pubblici e per molti anni Direttore generale delle opere marittime. In essa si rilevano le molte lacune della vigente legislazione, e, particolarmente:

« 1) l'aspetto semplicistico di una classifica amministrativa, che nello stabilire la scala gerarchica dell'importanza commerciale e della funzionalità economica di un porto, si limita precipuamente a valutare la quantità numerica in peso delle merci, di qualsiasi natura e specie, complessivamente imbarcate e sbarcate, prescindendo, illegittimamente, del tutto, dal loro valore qualitativo;

2) l'inadeguatezza delle disposizioni di legge alla strutturazione industriale dei nostri tempi ed alle mutate delimitazioni dei retroterra portuali ».

Manca, del tutto, nell'attuale legislazione la nozione giuridica di « porto industriale » che un valente giurista, il Consigliere di Stato Franco Piga, definisce come quel porto avente i seguenti requisiti:

« 1) separazione dal porto commerciale; 2) presenza di una pluralità di industrie nel territorio servito dal porto e assoluta prevalenza in esso della loro attività e dei loro interessi; 3) connessione diretta tra porto e attività industriale, in quanto queste si servono di materie che vengano scaricate con mezzi collegati immediatamente con stabilimenti di fabbricazione e di trasformazione ».

Manca altresì del tutto la nozione di porto turistico cioè del porto che, per la sua configurazione e la sua naturale bellezza, sia meta del turismo nazionale e internazionale. Era tempo che i porti turistici venissero presi in considerazione in quanto costituiscono una fonte di ricchezza per l'economia nazionale e favoriscono lo sviluppo della nautica da diporto. Essi pertanto richiedono sicura e confortevole ricettività onde incoraggiare l'afflusso delle correnti turistiche.

La classificazione di tali porti non può essere che in funzione della entità e della qualità del naviglio lusorio, nel quale siano compresi oltre i panfili o yachts e simili, anche le navi da diporto oltre le tre tonnellate di stazza lorda a propulsione meccanica od a propulsione mista, che dispongano e si avvalgano cioè di mezzi ausiliari.

I dati statistici presi come parametro per la classificazione dei porti turistici, si riferiscono alle navi da diporto in arrivo, battenti bandiera italiana ed estera. È perciò escluso il naviglio da sport-nautico, a vela, a propulsione meccanica inferiore a tre tonnellate, che stazioni normalmente nel porto – spostandosi nell'ambito della stessa direzione maritti-

ma – il cui numero supera spesso quello della navigazione di cabotaggio e internazionale diretta.

Nell'introdurre infine come nuovo elemento di caratterizzazione, per la classificazione dei porti, il movimento dei passeggeri, si è ritenuto escludere il movimento dei passeggeri sbarcati e imbarcati derivante dal traffico locale, cioè del traffico urbano e suburbano per via mare e quello tra località contigue della costa del territorio nazionale appartenente alla stessa amministrazione comunale.

Si è ritenuto opportuno non contemplare, nella presente proposta di legge, la costruzione di opere e la classificazione dei porti lacuali, dei canali e dei fiumi navigabili, in quanto si reputa che tale materia debba essere organicamente disciplinata con apposito provvedimento legislativo a modifica dell'attuale testo unico sulla navigazione interna e sulla fluitazione, approvato con regio decreto 11 luglio 1913, n. 959.

L'esigenza di una nuova classificazione dei porti basata sugli esposti criteri di valutazione, è condizione *sine qua non* perché si possa parlare di programmazione delle opere portuali. Un'esigenza oramai improrogabile dopo l'annunciato programma di sviluppo economico per il quinquennio 1965-1969, nel quale è prevista una spesa di 260 miliardi di lire, pari cioè allo 0,6 per cento degli impieghi sociali del reddito.

L'entità di tale investimento appare insufficiente ove si confronti il « piano dei porti » predisposto dal Ministero dei lavori pubblici di concerto con il Ministero della marina mercantile, per il quale è prevista una spesa, nel decennio 1965-1974 di 693 miliardi di lire. È insufficiente, considerando altresì le finalità che la programmazione si propone di perseguire e cioè di eliminare « le deficienze strutturali le quali concernono l'insufficienza dei bacini e delle banchine, la carenza di attrezzature meccaniche, l'insufficienza di collegamento con l'entroterra » e di « ottenere l'incremento della produttività attraverso l'esecuzione di opere, attrezzature e impianti nei grandi porti industriali e commerciali di interesse nazionale e il miglioramento della ricettività e funzionalità dei « porti dello sviluppo » cioè di quegli scali che presentano particolare interesse per l'industrializzazione del Mezzogiorno e per i servizi specializzati relativi al naviglio di piccolo tonnellaggio, cabotaggio, alla flotta da pesca d'alto mare, al turismo ».

Il grande sviluppo industriale verificatosi nell'ultimo ventennio in prossimità dei porti, le tendenze ad accentrare i traffici particolarmente nei grandi porti meccanicamente attrezzati, ha decuplicato il traffico portuale. Il complessivo di merci imbarcate e sbarcate ha raggiunto nel 1963 i 148 milioni di tonnellate, delle quali 86 milioni sono di prodotti petroliferi, con un incremento percentuale rispetto al 1938 del 235 per cento.

Oggi nei nostri porti affluiscono il 90 per cento delle importazioni e il 60 per cento delle esportazioni, grazie anche alla creazione di importanti porti industriali, laddove esistevano modesti porti commerciali. Basti citare alcuni porti come quello di Augusta che al 1938 aveva un traffico annuo di appena 111 mila tonnellate e che nel 1963 ha raggiunto un traffico annuo di 12 milioni di tonnellate, cioè un incremento percentuale di 10642 per cento; e ciò per il sorgere di importanti industrie petrolifere che hanno enormemente accresciuto il valore non solo della ricettività portuale della rada ma anche di quello economico dell'*hinterland* industrializzato.

Così dicasi per il nuovo porto isola di Gela che ha avuto un incremento percentuale dal 1938 al 1963 del 12.309 per cento; Milazzo del 7.023 per cento; Brindisi del 1. 522 per cento; Ravenna del 1.661 per cento; Bari del 598 per cento; La Spezia del 453 per cento, ecc. Molti altri porti che pur sono classificati alla prima classe della seconda categoria non hanno subito un incremento sensibile di traffico o hanno subìto un regresso.

Non è superfluo in proposito ricordare che i porti attualmente classificati secondo gli attuali criteri sono 144 dei quali n. 80 assegnati alla prima categoria, di cui 26 iscritti anche alla seconda categoria ai fini commerciali; 18 classificati nella prima classe; 14 nella prima serie della seconda classe; 28 nella seconda serie della seconda classe; 30 nella terza classe della seconda categoria.

Da un esame obiettivo non si può che constatare troppi porti classificati nella prima classe della seconda categoria anche se – stante i persistenti assurdi criteri di classificazione – alcuni porti, un tempo di modesta importanza, dovrebbero passare alla prima classe, mentre altri non trovano possibilità di una migliore classificazione ed altri ancora alcuna possibilità di collocazione.

Ne deriva l'esigenza di riformare pregiudizialmente la vigente legislazione, allo scopo di ripartire gli investimenti secondo la

effettiva importanza e secondo la naturale funzione che i vari porti possono assolvere. Una ripartizione, cioè, che pur tenendo conto delle necessità e delle possibilità dei vari porti in relazione alle loro prospettive di sviluppo, consideri soprattutto la produttività della spesa in rapporto alla capacità ricettiva ed all'efficienza tecnica dei più importanti scali marittimi, al fine di ridurre al massimo il costo dei servizi portuali così da incidere positivamente non solo sulla capacità competitiva dell'intero ciclo produttivo del nostro paese, ma di richiamare il traffico che dirotta verso altri porti specialmente del nord-Europa, a causa dell'insufficiente ammodernamento delle attrezzature e dello scarso adeguamento di ricettività alle continue evoluzioni tecniche del naviglio dei nostri maggiori porti nazionali rispetto ai porti di altri paesi industrialmente più progrediti.

Lo Stato deve riguardare gli investimenti nelle opere portuali come quelle di più elevata produttività economica e sociale. Essi infatti hanno assicurato all'Erario, nell'ultimo decennio, un'entrata diretta annua di oltre 500 miliardi, mentre la spesa sostenuta dallo Stato per opere marittime è stata in media di 12 miliardi di lire annue. Precisamente dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1973: lire 9.336.468.700 a carico dello Stato e lire 2.650.805.300 a carico degli Enti locali, ma sostenuta egualmente e anticipata dallo Stato in attesa di rivalsa !

Qui si prova a evidenza la riaffermata necessità di alleggerire il peso delle spese portuali gravanti sui bilanci degli Enti locali; di limitare l'obbligo della integrazione statale alle province, ai soli comuni capoluoghi e ai comuni nei quali i porti sono situati; di estendere l'obbligo della partecipazione contributiva anche alle Regioni, alle Camere di commercio e, dove esistono, ai Consorzi di sviluppo delle aree industriali.

Onorevoli colleghi, la presente proposta tende appunto ad eliminare le gravi denunziate incongruenze di una legge che, a distanza di ottanta anni, si rileva, per molti aspetti, anacronistica al confronto del grande cammino percorso dalla società italiana in tutti i campi del progresso civile.

PROPOSTA DI LEGGE

CAPO I.
CLASSIFICAZIONE DEI PORTI

ART. 1.

Gli articoli 1 e 2 del testo unico della legge 16 luglio 1884, n. 2518 (serie III) con le disposizioni del titolo IV, porti, spiaggie e fari della preesistente 20 marzo 1865, sui lavori pubblici, approvato con regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095, sono sostituiti dal seguente:

« I porti sono di due categorie:

Appartengono alla prima categoria i porti e le spiaggie che interessano la sicurezza della navigazione generale e servono unicamente o precipuamente a rifugio o alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato.

Appartengono alla seconda categoria i porti di interesse commerciale, industriale, peschereccio e turistico.

I porti della seconda categoria si dividono in quattro classi.

Sono di prima classe i porti di interesse nazionale i quali abbiano almeno una delle seguenti caratteristiche, calcolate sulla media dell'ultimo triennio:

a) un movimento di merci, esclusi i prodotti petroliferi, non inferiore a due milioni di tonnellate;

b) un movimento di prodotti petroliferi non inferiore a cinque milioni di tonnellate;

c) un movimento di passeggeri non inferiore a due milioni escluso il traffico locale e compreso il cabotaggio;

d) un movimento di pescato non inferiore al valore di dieci miliardi di lire o ad un quantitativo non inferiore a quattordici mila tonnellate.

Sono di seconda classe i porti di interesse regionale i quali abbiano almeno una delle seguenti caratteristiche calcolate sulla media dell'ultimo triennio:

a) un movimento di merci, esclusi i prodotti petroliferi, non inferiore a un milione di tonnellate;

b) un movimento di prodotti petroliferi non inferiore a due milioni e cinquecento mila tonnellate;

c) un movimento passeggeri non inferiore a un milione escluso il traffico locale e compreso il cabotaggio;

d) un movimento di pescato non inferiore al valore di cinque miliardi di lire o ad un quantitativo di settemila tonnellate;

e) un numero di natanti da diporto in arivo non inferiore a mille unità di stazza lorda superiore a tre tonnellate o un tonnellaggio complessivo di stazza lorda superiore a trentamila.

Sono di terza classe i porti di interesse provinciale i quali abbiano almeno una delle seguenti caratteristiche calcolate sulla media dell'ultimo triennio:

a) un movimento di merci, esclusi i prodotti petroliferi, non inferiore a cinquecento mila tonnellate;

b) un movimento di prodotti petroliferi non inferiore a un milione di tonnellate;

c) un movimento di passeggeri non inferiore a quattrocento mila escluso il traffico locale e compreso il cabotaggio;

d) un movimento di pescato non inferiore al valore di due miliardi di lire o ad un quantitativo di quattromila tonnellate;

e) un numero di natanti da diporto in arrivo non inferiore a cinquecento unità di stazza lorda superiore a tre tonnellate o un tonnellaggio complessivo di stazza lorda sueriore a quindicimila.

Sono di quarta classe i porti e gli approdi di interesse commerciale, industriale, peschereccio e turistico, nonché i seni, i golfi, le rade e le spiaggie che non rientrano nelle classi precedenti ».

ART. 2.

L'articolo 3 del testo unico predetto è sostituito dal seguente:

« Secondo le norme stabilite nel precedente articolo, alla classifica dei porti si provvede mediante decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro per i lavori pubblici di concerto coi Ministri per la marina mercantile, per l'industria e commercio e per il tesoro e degli altri Ministri eventualmente interessati, sentiti i pareri del Consiglio di Stato, nonché delle Regioni, delle Province, dei Comuni, delle Camere di commercio e dei Consorzi per lo sviluppo delle aree industriali interessati.

Ai porti che interessano la difesa militare e la sicurezza dello Stato sarà provveduto con analogo decreto su proposta del Ministro per i lavori pubblici di concerto coi Ministri per la difesa e per il tesoro.

Con le stesse norme sarà provveduto alle aggiunte e variazioni della prima categoria, ed ai passaggi da una ad altra classe dei porti di seconda categoria ».

CAPO II

SPESE PER I PORTI E DESIGNAZIONE DELLE OPERE MARITTIME

ART. 3.

L'articolo 4 del predetto testo unico è abrogato.

ART. 4.

L'articolo 5 del predetto testo unico è sostituito dal seguente:

« Sono opere che riguardano i porti, i fari e le spiaggie:

a) i moli di ridosso ed i frangi-flutti che proteggono gli ancoraggi;

b) i moli e le dighe, le gettate o scogliere che regolano la foce e proteggono le sponde dei porti-canali;

c) le ripe artificiali, banchine, scali, darsene mercantili, impianti e attrezzature fissi e mobili per la caricazione, la discarica, il deposito, il movimento delle merci;

d) gli argini di protezione ai porti dalle alluvioni e dagli interrimenti;

e) i bacini di ripulsa per tenere sgombre le foci dei porti-canali;

f) i canali di derivazione e gli smaltitoi allo scopo di mantenere i fondali dei porti;

g) gli scali e i bacini da costruzioni o riparazione di navi;

h) le escavazioni della bocca, del bacino e dei canali dei porti;

i) i fari, le torri a segnali ed altri fabbricati ad uso del servizio tecnico, amministrativo e di polizia dei porti;

k) i gavitelli ed altri segnali fissi e mobili destinati a guida o ad ormeggio delle navi;

l) ogni altra opera il cui scopo sia di mantenere profondo e spurgato un porto, facilitarne l'accesso e l'uscita ed aumentarne la sicurezza ».

ART. 5.

L'articolo 6 del predetto testo unico è sostituito dal seguente:

« Per i porti e le spiaggie di prima categoria, le spese riguardanti la sicurezza dell'approdo e dell'ancoraggio e quelle per la difesa militare e la sicurezza dello Stato, sono a carico esclusivo dello Stato.

Occorrendovi lavori interessanti il commercio, l'industria, la pesca e il turismo, la competenza delle spese si regolerà come pei porti, cui potrà quello scalo essere assimilato ».

ART. 6.

L'articolo 7 del predetto testo unico è sostituito dal seguente:

« Le spese di impianto e di manutenzione dei porti della seconda categoria sono sostenute:

1) per i porti di prima classe, in ragione del 90 per cento dallo Stato e del 10 per cento dagli Enti regione, dalle Province, dai Comuni capoluoghi delle Regioni interessate e dal Comune in cui il porto è situato, oltreché dalla Camera di commercio e, ove esista, dal Consorzio per lo sviluppo dell'area industriale, operanti nella provincia del porto;

2) per i porti di seconda classe, in ragione dell'80 per cento a carico dello Stato e del 20 per cento dall'Ente regione, dalle Province e dai Comuni capoluoghi della Regione, dal Comune in cui il porto è situato, oltreché dalla Camera di commercio e, ove esista, dal Consorzio per lo sviluppo dell'area industriale, operanti nella provincia del porto;

3) per i porti di terza classe, in ragione del 70 per cento a carico dello Stato e del 30 per cento dalla Provincia, dal Comune capoluogo, dal Comune in cui il porto è situato, oltreché dalla Camera di commercio, e, ove esista, dal Consorzio per lo sviluppo dell'area industriale operante nella provincia del porto.

4) per i porti di quarta classe in ragione del 60 per cento a carico dello Stato e del 40 per cento dalla Provincia, dal Comune capoluogo, dal Comune in cui il porto è situato, oltreché dalla Camera di commercio, e, ove esista, dal Consorzio per lo sviluppo dell'area industriale operante nella provincia del porto ».

ART. 7.

L'articolo 8 del predetto testo unico è sostituito dal seguente:

« Le spese a carico delle Province, dei Comuni, delle Camere di commercio, dai Consorzi per lo sviluppo delle aree industriali, di cui all'articolo precedente, saranno ripartite con decreto del Ministro per i lavori pubblici di concerto con i Ministri per la marina mercantile, per l'industria e commercio e per

il tesoro e dagli altri Ministri eventualmente interessati di cui all'articolo 2 della presente legge ».

ART. 8.

L'articolo 9 del predetto testo unico è abrogato.

ART. 9.

L'articolo 10 del predetto testo unico è sostituito dal seguente:

« Gli elenchi delle Province, dei Comuni, delle Camere di commercio e dei Consorzi per lo sviluppo delle aree industriali chiamati a concorrere nelle spese dei porti, con le quote a ciascuna assegnate, saranno comunicate ai Consigli rispettivi perché possano fare le loro osservazioni.

Si reputeranno assenzienti le province, i Comuni, le Camere di commercio e i Consorzi che nel termine di 3 mesi dalla data della notificazione, non abbiano prodotto opposizione ed osservazioni in contrario ».

ART. 10.

L'articolo 11 del predetto testo unico è abrogato.

ART. 11.

Gli articoli 12 e 13 del predetto testo unico sono sostituiti dal seguente:

« Le opere e le spese straordinarie e ordinarie da farsi nei porti di prima, seconda e terza classe sono determinate ed eseguite dallo Stato senza intervento alcuno degli altri contribuenti nella parte tecnica ed amministrativa.

Pei porti di quarta classe, invece, occorre il preventivo assenso del Comune in cui ha sede il porto.

I progetti di tutti i lavori occorrenti per la costruzione di nuove opere straordinarie e per il mantenimento di esse, saranno compilati, per i porti di prima, seconda e terza classe e, ove richiesto dal Comune interessato, per quelle di quarta classe, dagli Uffici speciali del Genio Civile per le opere marittime e dovranno in ogni caso essere approvati dagli organi tecnici del Minisero dei lavori pubblici, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile ».

ART. 12.

L'articolo 14 del predetto testo unico è sostituito dal seguente:

« Annualmente è data comunicazione agli interessati della liquidazione delle spese, ed

essi debbono, sulle basi di tale liquidazione, versare allo Stato la quota rispettiva, salvi gli effetti del conto finale, quando si tratti di nuove opere ».

ART. 13.

Gli articoli 15, 16, 17 e 18 del predetto testo unico sono abrogati.

ART. 14.

Il Capo III del predetto testo unico comprendente gli articoli 19, 20, 21, 22 ,23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32 e 33 è abrogato.

CAPO IV

SPESE PER I FARI, FANALI E PER I SEGNALAMENTI

ART. 15.

Gli articoli 34 e 35 del predetto testo unico sono sostituiti dal seguente:

« Le spese occorrenti per la costruzione, illuminazione e manutenzione dei fari, fanali e segnalamenti a servizio dei porti di prima, seconda, terza e quarta classe della seconda categoria, sono a carico dello Stato e degli Enti locali interessati al porto, come le altre spese e nella medesima proporzione.

Saranno a totale carico dello Stato le spese sopra dette per i fari, fanali, e segnalazioni a servizio dei porti di prima categoria ».

CAPO V

POLIZIA DEI PORTI E DELLE SPIAGGIE

ART. 16.

L'articolo 36 del predetto testo unico è sostituito dal seguente:

« Alla polizia dei porti e delle spiaggie provvede il codice della navigazione, ferma la competenza del Ministero dei lavori pubblici per quanto riguarda la parte tecnica nei porti non esclusivamente militari ».

CAPITOLO VI

DISPOSIZIONI GENERALI E TRANSITORIE

ART. 17.

L'articolo 37 del predetto testo unico è sostituito dal seguente:

« Con regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica sarà provve-

duto alla esecuzione della presente legge e a determinare le rispettive attribuzioni e le reciproche relazioni degli Uffici speciali del genio civile per le opere marittime e delle autorità marittime e comunali ».

ART. 18.

L'articolo 38 del predetto testo unico è sostituito dal seguente:

« Per le opere in costruzione nei porti di quarta classe, i comuni interessati avranno facoltà di riunirsi in consorzio ».

ART. 19.

L'articolo 39 del predetto testo unico è sostituito dal seguente:

« Nulla è innovato rispetto alla competenza delle spese per tutte le opere marittime antecedentemente approvate da leggi speciali fino alla concorrenza della somma assegnata dalle leggi stesse e così pure per le opere che siano in costruzione nei porti che trovansi presentemente iscritti nella quarta classe, per le quali lo Stato continuerà a corrispondere i sussidi promessi a termine di legge ».

ART. 20.

L'articolo 40 del predetto testo unico è sostituito dal seguente:

« Sarà presentata ogni anno al Parlamento una relazione sul servizio dei porti, compilata di concerto fra i Ministri per i lavori pubblici e per la marina mercantile, illustrativa principalmente del movimento dei traffici e delle nuove esigenze manifestatesi ».

ART. 21.

Entro un anno dalla entrata in vigore della presente legge il Governo procederà alla riclassifica, a termini dei precedenti articoli 1 e 2, di tutti i porti che alla data stessa risultino classificati secondo le norme degli articoli 1, 2 e 3 del testo unico approvato con regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095.

Entro il periodo di tempo di cui al precedente comma, il Governo, su richiesta dei Comuni marittimi, da formularsi d'intesa con le Regioni, le Province, le Camere di commercio ed i Consorzi per lo sviluppo delle aree industriali interessati, può, sentito il Consiglio di Stato, imporre una tassa supplementare di ancoraggio, sulle navi che appro-

dino nei porti dei Comuni richiedenti, in misura non superiore a lire cinquanta per tonnellata di registro.

Il provento della tassa supplementare di cui al precedente comma, accertato e riscosso a cura dell'amministrazione della dogana, sarà corrisposto – al netto delle spese di esazione, da versare all'Erario – al Comune richiedente, il quale dovrà destinarlo alle spese di manutenzione nonché a quelle straordinarie di completamento delle opere portuali, secondo i progetti approvati dal Ministero dei lavori pubblici, sentiti i Consigli superiori dei lavori pubblici e della marina mercantile.

ART. 22.

All'onere della presente legge sarà provveduto a carico del fondo destinato a far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro del Tesoro è autorizzato ad apportare con proprio decreto le occorrenti variazioni di bilancio .