

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 3984

## PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato COLONI

*Presentata il 30 maggio 1989*

Delega al Governo per l'unificazione delle norme relative  
al porto franco internazionale di Trieste

ONOREVOLI COLLEGHI! — Come è noto, nella seduta del 3 maggio 1989, la Commissione trasporti, presso la quale viene esaminato il disegno di legge recante disposizioni in materia di sistemi portuali, di classificazione dei porti, nonché di ordinamenti portuali e di lavoro portuale, presentato dal Governo (atto Camera n. 3313) ha disposto l'esame di detto disegno di legge congiuntamente con altre proposte di legge di iniziativa parlamentare riguardanti l'ordinamento portuale.

La presente proposta, che formalmente riproduce quella di emendamento all'articolo 8, commi 4 e 5, del ricordato disegno di legge, già presentata in commissione, nelle sue linee generali ripete il contenuto di analoga iniziativa assunta nella precedente legislatura (atto Camera n. 1799). Essa mira semplicemente a pre-

vedere il riassetto delle disposizioni di legge vigenti relativamente al porto franco di Trieste attraverso un provvedimento normativo di unificazione e di armonizzazione da attuarsi, mediante delega del Parlamento, con decreto legislativo.

La proposta di legge in questione, si deve chiarire, è in armonia con l'indirizzo assunto dal Parlamento riguardo al porto franco di Trieste anche con il suo più recente provvedimento (legge n. 153 del 1988) con il quale è stata espressamente riconfermata la funzione internazionale dello scalo giuliano e sono stati altresì riconosciuti tuttora in vigore i principi essenziali contenuti nell'allegato VIII del Trattato di Pace del 1947, ai quali va conformata tutta la disciplina organizzativa ed istituzionale sia del porto che dell'organo preposto alla sua amministrazione.

La proposta è altresì in armonia anche con gli orientamenti di diritto comunitario recentemente espressi in occasione della emanazione del regolamento relativo alle zone franche ed in relazione al quale è stata espressamente fatta salva la speciale condizione dei punti franchi del porto di Trieste.

La funzione internazionale del porto franco di Trieste è stata presa in considerazione anche dal disegno di legge governativo (commi 4 e 5 dell'articolo 8), ma non è stata adeguatamente prevista quella necessaria unificazione normativa che con la presente proposta si sollecita.

Sono stati quindi individuati gli aspetti concettuali che dovranno formare l'oggetto della funzione delegata da svilupparsi a cura del Governo attraverso un organico provvedimento regolatore e che

sono quelli contraddistinti dalle lettere a), b) e c) del comma 2 dell'articolo 1.

Si è ritenuto invece necessario prevedere una disciplina diretta da parte del Parlamento per quanto concerne il tema oggetto dell'articolo 2, che tocca un aspetto essenziale per il regolare funzionamento del porto di Trieste e al tempo stesso definisce correttamente la posizione che anche le Ferrovie italiane devono assumere, al pari delle ferrovie degli altri stati dell'area centro-orientale europea, attraverso un sistema tariffario che non sia suscettibile di provocare artificialmente deviazioni di traffico destinato al porto di Trieste.

Onorevoli Colleghi, vista l'importanza del provvedimento che si propone, si confida nel suo attento esame e nella sua approvazione.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

1. Il Governo della Repubblica è delegato ad emanare, entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, norme aventi valore di legge, per l'armonizzazione e la modifica di tutte le disposizioni vigenti che abbiano ad oggetto il porto di Trieste.

2. Le norme da emanare ai sensi del comma 1 devono essere prioritariamente conformi alle disposizioni contenute nell'allegato VIII al Trattato di Pace di Parigi del 10 febbraio 1947, reso esecutivo con il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 28 novembre 1947, n. 1430, ratificato con legge 25 novembre 1952, n. 3054, nonché negli altri accordi internazionali riguardanti il porto di Trieste e regoleranno, anche in deroga alle vigenti disposizioni di legge:

a) il regime della zona del porto franco di Trieste, in tutti i suoi aspetti, incluse le norme fiscali, tributarie e valutarie, connesse anche con le attività finanziarie e di commercializzazione delle merci destinate al transito, deposito e manipolazione nel predetto porto franco;

b) le attribuzioni dell'Ente autonomo del porto di Trieste, secondo le regole del decentramento e della globalità, le competenze degli organi dell'ente medesimo, secondo i criteri dell'unicità dell'organo deliberante e dell'immediatezza della esecutività delle deliberazioni assunte, fatta eccezione per i bilanci e salva la vigilanza del Ministro della marina mercantile;

c) i diritti patrimoniali dell'ente, inclusi quelli di natura tributaria e l'onere finanziario dello Stato, con la partecipazione *pro quota* della regione autonoma Friuli-Venezia Giulia, definito global-

esercizio finanziario, adeguato alle esigenze di operatività specifiche del ruolo internazionale del porto franco di Trieste.

ART. 2.

1. L'Ente ferrovie dello Stato adotta tariffe di maggior favore, rispetto a quelle minime tecnico-economiche per tutti i trasporti merci da o per l'estero o destinati o provenienti da oltremare, qualora si tratti di trasporti effettuati attraverso il porto di Trieste, equiparando detti trasporti ad obbligo di servizio pubblico.

2. L'Ente ferrovie dello Stato, nel determinare le condizioni di trasporto, considererà le spedizioni e le rispedizioni dagli scali ferroviari di Villa Opicina e di Prosecco a quelli del porto di Trieste come spedizioni o rispedizioni fra gli scali dello stesso porto.