

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 2308

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**DI ROSA, PERICU, DE BENETTI, ALBERTINI, ANGELINI, BARGONE, BAT-  
TAFARANO, BIRICOTTI, BRACCI MARINAI, BRUNALE, CACCAVARI, CA-  
MOIRANO, CAMPATELLI, CANESI, CENNAMO, DEL GAUDIO, DI LELLO  
FINUOLI, DUCA, FERRANTE, GIACCO, INNOCENTI, MIGNONE, NAVARRA,  
NOVELLI, PECORARO SCANIO, RANIERI, ROTUNDO, RUFFINO, SALES,  
SITRA, SORIERO, TORRE, VOZZA**

Norme per il trasferimento alle città portuali di beni del  
demanio marittimo ricompresi nel perimetro portuale

*Presentata il 28 marzo 1995*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il crescente carattere di internazionalità e interscambiabilità delle produzioni industriali ha determinato, in passato, un generale fenomeno di espansione degli insediamenti economici lungo le coste. Sono sorti grandi complessi portuali, al fine di consentire alle grandi navi del commercio marittimo internazionale di compiere le operazioni di imbarco, sbarco, rifornimento ed eventuali riparazioni.

Negli ultimi anni, il trasporto marittimo ha conosciuto profonde modificazioni, che hanno indotto un processo di riorganizzazione delle strutture portuali. L'utilizzo delle navi-traghetto per trasporto di automezzi a carico completo e le navi porta-containers richiedono ampi spazi nei

quali le merci ed i vettori possono sostare in funzione dello sbarco e dell'imbarco. Questi centri di trasporto intermodali sono stati localizzati nel retroterra portuale, a rilevante distanza dal mare. La riorganizzazione portuale comporta perciò l'estensione delle strutture verso aree situate nell'entroterra (interporti), destinate ad una migliore organizzazione dei traffici marittimi, come avviene ad esempio nei porti liguri.

Una delle conseguenze più vistose di questa progressiva « dispersione » dei sistemi portuali è costituita dal superamento della struttura portuale come complesso fisicamente accentrato di strutture ed aree. Molti beni del demanio marittimo non sono più utilizzati per funzioni marittime

o portuali. È sorto pertanto il problema di modificare l'attuale, anacronistica destinazione d'uso, recuperando questi beni ad una funzione di utilità pubblica, un problema per alcuni aspetti simile a quello delle aree industriali dismesse, ma aggravato dal vincolo demaniale.

La presente proposta di legge intende dare soluzione al problema dell'utilizzo di questi beni nei porti di Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, La Spezia, Livorno, Marina di Carrara, Messina, Napoli, Palermo, Ravenna, Savona, Taranto, Trieste e Venezia. In deroga alle procedure stabilite per il trasferimento dei beni demaniali agli enti locali, la proposta delinea un percorso di « concertazione ».

L'articolo 1 stabilisce che sono i sindaci dei comuni, sedi dei porti, e i presidenti delle competenti autorità portuali a definire l'elenco dei beni demaniali inutilizzati. Nel termine di quarantacinque giorni, l'autorità portuale (o il commissario competente) trasmetterà l'elenco al Ministro delle finanze, con l'illustrazione di eventuali elementi di dissenso dei sindaci nella valutazione.

Nell'articolo 2 si prevede che il Ministro delle finanze decide sugli elementi di controversia ed approva gli elenchi con proprio decreto, emanato su parere conforme del Ministro dei trasporti e della navigazione.

I beni indicati negli elenchi sono trasferiti a titolo gratuito ai comuni nel cui territorio sono ubicati. L'ente locale è dunque libero di valutarne l'utilizzazione migliore: i beni trasferiti entrano a far parte del demanio comunale o sono assegnati al patrimonio comunale disponibile o indisponibile.

L'articolo 3 della proposta di legge stabilisce che i comuni subentrano nei rap-

porti giuridici ed economici in atto. La continuità del regime economico delle concessioni del demanio marittimo è opportuna, per assicurare l'affidamento a terzi. È prevista però la facoltà per i comuni di revocare, per particolari motivi d'interesse pubblico, le concessioni prima della scadenza. In caso di revoca, il comune corrisponde al concessionario un indennizzo pari al costo delle opere stabili o delle migliorie realizzate, al netto della quota percentuale già utilizzata del periodo di concessione. Si tratta delle stesse condizioni previste dal codice della navigazione per la revoca delle concessioni del demanio marittimo.

L'articolo 4 prevede che le eventuali controversie sono devolute alla giurisdizione esclusiva dei tribunali amministrativi regionali. Al fine di evitare che la devoluzione al giudice amministrativo intralci la difesa dei diritti, sono peraltro ammessi tutti i mezzi di prova previsti dall'articolo 27 del regio decreto 17 agosto 1907, n. 642 (testimoni, ispezioni, perizie ed indagini).

L'articolo 5 della proposta stabilisce inoltre il censimento dei beni del demanio marittimo dei quali risulta accertata l'utilizzazione per funzioni marittime e portuali.

All'articolo 6, la proposta di legge stabilisce infine alcune compensazioni di carattere finanziario. Si prevede infatti la riduzione dei trasferimenti finanziari dello Stato ai comuni che ricevono i beni demaniali, in misura pari alle entrate derivanti da canoni di concessione dovuti per i beni stessi, al netto di eventuali oneri di manutenzione o ammortamento iscritti nel bilancio dello Stato. Tale compensazione consente la copertura finanziaria della proposta di legge.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

*(Verifica dell'utilizzazione dei beni demaniali marittimi).*

1. I sindaci dei comuni, sedi dei porti di cui all'articolo 6, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e i presidenti delle competenti autorità portuali o in loro sostituzione i commissari, per tutta la durata della gestione commissariale, definiscono nei termini temporali di cui al comma 2, l'elenco dei beni demaniali non effettivamente ed attualmente utilizzati per funzioni marittime o portuali alla data di entrata in vigore della presente legge.

2. Entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'autorità portuale o il commissario competente trasmette l'elenco di cui al comma 1 al Ministro delle finanze.

In apposito allegato all'elenco sono illustrati eventuali elementi di dissenso dei sindaci dei comuni interessati alla valutazione.

## ART. 2.

*(Trasferimento dei beni).*

1. Entro il termine di trenta giorni dal ricevimento dell'elenco di cui all'articolo 1, comma 2, in deroga a quanto stabilito dall'articolo 1, comma 1, della legge 31 dicembre 1993, n. 579, il Ministro delle finanze:

a) decide sugli elementi di controversia indicati nell'allegato di cui all'articolo 1, comma 2;

b) approva, con proprio decreto, emanato su parere conforme del Ministro dei trasporti e della navigazione, gli elenchi di

cui all'articolo 1, comma 1, con le eventuali integrazioni;

*c)* con il medesimo decreto di cui alla lettera *b)* dispone il trasferimento a titolo gratuito ai comuni nel cui territorio sono ubicati i beni ivi indicati e motiva l'eventuale esclusione dagli elenchi di beni indicati negli allegati di cui all'articolo 1, comma 2.

2. Decorso il termine di cui al comma 1, gli elenchi si intendono approvati ed i beni ivi indicati, con esclusione di quelli indicati negli allegati di cui all'articolo 1, comma 2, sono trasferiti ai comuni nel cui territorio sono ubicati.

3. Secondo il tipo di utilizzazione loro attribuita dal comune, i beni trasferiti ai sensi del presente articolo entrano a far parte del demanio comunale o sono assegnati al patrimonio comunale disponibile o indisponibile.

#### ART. 3.

*(Rapporti giuridici preesistenti).*

1. I comuni competenti per territorio subentrano nei rapporti giuridici ed economici in atto. L'importo degli eventuali canoni concessori è determinato ed aggiornato secondo le disposizioni relative alle concessioni del demanio marittimo.

2. Il comune ha la facoltà, per motivi di pubblico interesse, di revocare le concessioni prima della scadenza, corrispondendo al concessionario un indennizzo pari al costo delle opere stabili o delle migliorie realizzate, al netto della quota percentuale già utilizzata del periodo di concessione.

#### ART. 4.

*(Giurisdizione sulle controversie).*

1. Le controversie derivanti dall'applicazione della presente legge sono devolute alla giurisdizione esclusiva dei tribunali amministrativi regionali e, in seconda

istanza, del Consiglio di Stato, i quali possono avvalersi di tutti i mezzi di prova ammessi dall'articolo 27 del regolamento di cui al regio decreto 17 agosto 1907, n. 642.

ART. 5.

*(Censimento dei beni del demanio marittimo).*

1. Il Ministro delle finanze, con proprio decreto da emanare d'intesa con il Ministro dei trasporti e della navigazione, sentiti i comuni di cui all'articolo 1, comma 1 della presente legge, per ciascuno dei perimetri portuali di cui all'articolo 6, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, stabilisce le modalità di attuazione, entro il 31 dicembre 1995, del censimento dei beni del demanio marittimo dei quali risulta accertata l'utilizzazione per funzioni marittime e portuali.

ART. 6.

*(Trasferimenti finanziari agli enti locali).*

1. A decorrere dal 30 giugno 1995 il Ministro dell'interno provvede alla riduzione dei trasferimenti finanziari dello Stato ai comuni di cui all'articolo 2, comma 2, in misura pari alle entrate derivanti da canoni di concessione dovuti per i beni appartenenti al demanio marittimo dello Stato, anche affidati in gestione a consorzi, enti ed aziende, trasferiti ai sensi della presente legge, al netto di eventuali oneri di manutenzione o ammortamento iscritti nel bilancio dello Stato.

ART. 7.

*(Copertura finanziaria).*

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 40 miliardi per gli anni 1996 e seguenti, si

provvede mediante le minori spese conseguenti all'approvazione di quanto previsto dall'articolo 6, e mediante l'eliminazione degli oneri destinati alla manutenzione ed all'ammortamento dei beni del demanio marittimo dello Stato trasferiti ai sensi all'articolo 2.

2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.