CAMERA DEI DEPUTATI N. 2588

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

BALLAMAN, FONTAN, RODEGHIERO, STEFANI, VASCON

Istituzione del porto franco di Trieste

Presentata il 30 ottobre 1996

ONOREVOLI COLLEGHI ! — La presente proposta di legge si impernia su due fondamentali princìpi: primo: autonomia giuridica del « porto franco », dotato di personalità di diritto pubblico, nonché della disponibilità esclusiva del demanio e tramite il direttore – suo organo rappresentativo – di ampia potestà normativa regolamentare. Ciò comporta, nell'ambito dei rapporti internazionali, piena conformità dell'ordinamento giuridico italiano ai princìpi – oltre che alla lettera dell'Allegato VIII (articoli 1-20) – del Trattato di pace di Parigi, nel quale l'autonomia dell'ente è configurata come strumento essenziale alla realizzazione del fine statutario della *dicatio* del porto triestino al libero traffico fra gli Stati e, nell'ambito dei rapporti di diritto interno, la creazione, in luogo delle molte competenze attuali, di un centro direzionale unitario preposto – nel perseguimento di quel fine – all'esercizio, al controllo e alla gestione di tutti i servizi.

Secondo: extradoganalità e non mera assimilazione alla extradoganalità del territorio del porto franco.

A delineare tale carattere contribuiscono l'autonomia e l'ampia potestà normativa regolamentare del nuovo soggetto giuridico, il trasferimento ad esso del demanio statale, la centralità del suo potere gestorio, la riserva di legge a favore dell'ente politico di appartenenza, contenuta nell'articolo 5, n. 3, dell'Allegato VIII, sul regime della merce in uscita dal porto franco e in entrata nel territorio doganale, regime questo, corrispondente a quello enucleato dalla giurisprudenza della Corte di cassazione a proposito dei rapporti tra lo Stato italiano e i territori extradoganali già noti al nostro ordinamento giuridico.

Elementi tutti questi dai quali si desume, vuoi nel progetto originario del Trattato di pace, vuoi nell'ordinamento attuale che ne deriva, la non riducibilità del territorio extradoganale del porto franco al

territorio doganale dell'ente di cui esso politicamente fa parte; vale a dire la non assimilabilità e appartenenza dell'area del porto franco al territorio doganale dello Stato italiano e, di riflesso, al territorio doganale comunitario, con il conseguente non assoggettamento dell'area stessa alla legislazione dell'Unione europea (salvo richiamo, nell'ordinamento interno, a norme procedimentali comunitarie più favorevoli).

Per quanto concerne in dettaglio le singole disposizioni, si osservi che:

nell'articolo 1 sono richiamati i princìpi informatori dell'Allegato VIII del Trattato di pace, ai quali la proposta di legge vuol dare concreta attuazione, con modifica o abrogazione, espressa o tacita delle vigenti disposizioni contrarie o non compatibili;

l'articolo 2 enuncia le caratteristiche salienti del nuovo soggetto giuridico, imperniate su di un criterio di piena autonomia funzionale. Le disposizioni in esso contenute si coordinano con quelle degli articoli 4 e 5 riguardanti il carattere di extradoganalità dell'area del porto franco, e dell'articolo 6, escludenti qualsiasi forma di privilegio, nonché con le norme degli articoli 7, 10, 11 e 12 sui particolari poteri normativi e gestori del direttore, organo rappresentativo dell'ente.

Alle strutture del porto franco è dedicato l'articolo 3, comma 1, che si riferisce alle zone franche del porto di Trieste circoscritte negli attuali confini. Sull'eventuale ampliamento dell'area extradoganale dispone il comma 2, attribuendone la competenza al Governo italiano, su proposta del direttore del porto franco, il quale diviene in tal modo organo promotore dei possibili sviluppi, sotto questo profilo, dell'economia del territorio. La norma corrisponde, nei suoi contenuti, all'articolo 3, comma 4, del citato Allegato VIII che, sempre su proposta del direttore, conferiva quel potere al consiglio di Governo, con l'approvazione dell'assemblea popolare.

Trovano, nell'articolo 8, la propria disciplina i poteri legislativi, regolamentari e amministrativi dello Stato, concernenti la posizione delle persone e la situazione dei beni all'interno del porto franco, i controlli di sanità e sicurezza sulle navi da passeggeri e da carico, l'entrata e l'uscita di tutte le persone nel e dal porto franco, la determinazione dei diritti portuali, lo svolgimento del compiti originariamente affidati al costituendo territorio libero di Trieste.

All'articolo 9 è stabilito il regime giuridico delle merci in importazione, esportazione e transito nel porto franco ed è altresì delineata, mediante rinvio, la disciplina speciale dei prodotti degli stabilimenti industriali insediati nell'area. Il carattere di extradoganalità del porto franco potrà essere esteso all'uso ed al consumo di merci estere nell'ipotesi di ampliamento dell'area qualora importi insediamenti umani.

Il regime degli insediamenti industriali nell'area del porto franco è dettato dall'articolo 10, secondo il quale continuano a svolgere la propria attività le imprese già esistenti nelle zone franche alla data di entrata in vigore della presente proposta di legge. Per le nuove imprese occorrono particolari autorizzazioni.

Trattandosi di attuare con legge ordinaria le prescrizioni contenute in altre leggi, esecutive del Trattato di pace del 1947, ricettive del *Memorandum* di Londra del 1954, le quali impongono allo Stato italiano limitazioni della potestà doganale, costituenti (come ritiene autorevole dottrina), una vera e propria servitù di diritto internazionale, si è ritenuto di deferire, con l'articolo 11, all'autorità del Capo dello Stato il potere di nomina del direttore del porto franco, sentiti i Ministri interessati.

Inoltre, utilizzando il residuo potere che deriva al prefetto di Trieste dalle originarie potestà del cessato Commissario generale del Governo, l'articolo 11, comma 2, rimette alla sua competenza quale commissario del Governo per la regione Friuli-Venezia Giulia, la nomina degli impiegati del porto franco, previamente selezionati mediante concorso per titoli a livello regionale.

L'articolo 12 impone l'osservanza della pubblicità, nei modi di legge, di tutte le

norme regolamentari in vigore nel porto franco e delle tariffe stabilite dal direttore, secondo la previsione dell'articolo 11, comma 4, lettera *e)*.

Il regime finanziario del porto franco è regolato dall'articolo 13.

Il bilancio preventivo autonomo, redatto dal direttore, deve essere approvato dal Ministro dei trasporti e della navigazione, al quale il direttore stesso trasmette anche un rapporto annuale sul funzionamento dell'ente [articolo 11, comma 4, lettera *h)*].

Queste disposizioni sono omologhe alle regole dell'Allegato VIII, che conferivano dette competenze in parte al Governatore e al consiglio di Governo del Territorio libero di Trieste, in parte – come si desume dal testo – alle autorità che sarebbero state designate dalle leggi dell'assemblea popolare del Territorio.

Norma di chiusura della proposta di legge è la disposizione dell'articolo 14, comma 1, in base alla quale nelle materie non disciplinate dalla stessa proposta di legge, si applicano le disposizioni, con essa compatibili, dell'ordinamento italiano.

Infine, l'articolo 15 fissa in sei mesi il termine per l'emanazione del regolamento di attuazione della proposta di legge, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore.

I vantaggi del sistema proposto sono evidenti:

1) autonomia istituzionale del nuovo ente giuridico nell'ambito dell'ordinamento statale sovrano, con esclusiva disponibilità del demanio ed amplissimo potere normativo regolamentare;

2) efficienza dell'azione amministrativa, derivante dalla massima concentrazione del potere gestorio, con la creazione, in luogo delle molte competenze attuali, di una direzione unitaria, coordinatrice di tutti i servizi;

3) non incidenza diretta, nell'area del porto franco, di normative diverse da quelle previste da leggi statali finalizzate all'attuazione del Trattato di pace, salvo esplicito richiamo, nelle leggi statali stesse, alle disposizioni più favorevoli dell'ordinamento comunitario;

4) spettanza al porto franco del potere di percepire i diritti portuali, quale soggetto dotato della esclusiva disponibilità del demanio;

5) potenziale estensione della franchigia per effetto di un graduale ampliamento dell'area del porto franco, che dovesse comportare insediamenti umani;

6) affermazione del fondamentale principio che nessun pagamento potrà essere richiesto se non a fronte di servizi effettivamente prestati, nell'ammontare commisurato all'entità dei costi effettivi;

7) semplificazione della procedura di autorizzazione all'insediamento di nuove imprese industriali nell'area del porto franco. Con la seguente proposta di legge si vuole conseguire il fine voluto dal legislatore internazionale con il Trattato di pace di Parigi e l'Intesa di Londra: individuare gli strumenti essenziali per un'efficace azione volta alla destinazione del porto triestino al libero traffico internazionale.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

1. In attuazione dei princìpi informatori degli articoli da 1 a 20 dell'Allegato VIII del Trattato di pace fra l'Italia e le Potenze Alleate e Associate, firmato a Parigi il 10 febbraio 1947, e reso esecutivo con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 28 novembre 1947, n. 1430, è istituito, a modifica di quanto stabilito dall'articolo 6, commi 1 e 12, della legge 28 gennaio1994, n. 84, il porto franco di Trieste nelle forme e con le attribuzioni e i poteri indicati nell'articolo 2 della presente legge, di seguito denominato « porto franco ».

ART. 2.

1. Il porto franco è persona giuridica di diritto pubblico.

2. Al porto franco sono trasferiti gratuitamente tutti i beni statali e parastatali compresi nell'area che ne delimita l'estensione.

3. Al direttore del porto franco, organo rappresentativo dello stesso, è demandata la potestà normativa regolamentare di cui agli articoli 7, 11 e 12.

ART. 3.

1. Costituiscono il porto franco le zone franche del porto di Trieste circoscritte negli attuali confini.

2. All'eventuale ampliamento dell'area del porto franco si provvede con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del direttore del porto franco.

ART. 4.

1. Il porto franco è territorio extradoganale. Esso non fa parte del territorio

doganale dello Stato italiano e dell'Unione europea.

ART. 5.

1. Il carattere extradoganale del porto franco può essere esteso, con apposita legge, all'uso ed al consumo di merci estere nell'ipotesi di cui all'articolo 3, comma 2.

ART. 6.

1. È vietata la creazione nel porto franco di zone speciali nell'interesse esclusivo di qualsiasi Stato.

ART. 7.

1. Il deposito, il magazzinaggio, la manipolazione, la lavorazione e la trasformazione delle merci sono effettuati, nell'ambito del porto franco, in conformità dei regolamenti generali emanati dal direttore del porto stesso.

ART. 8.

1. Alle persone ed ai beni entro i confini del porto franco si applica la legge dello Stato italiano, di cui le autorità assicurano l'osservanza.

2. Le stesse autorità di cui al comma 1 applicano alle navi da passeggeri e da carico le leggi ed i regolamenti relativi ai controlli di sanità e di sicurezza.

3. L'entrata e l'uscita di tutte le persone nel e dal porto franco sono regolate dalla legge italiana, che agevola il libero transito dei cittadini di qualunque nazionalità i quali esercitino un'attività legittima nella zona del porto franco.

4. Lo Stato italiano:

a) è tenuto agli adempimenti originariamente affidati al Territorio libero di Trieste ai sensi degli articoli 15, 16 e 17 dell'Allegato VIII del citato Trattato di pace di Parigi;

b) determina la misura massima dei diritti portuali nel porto franco senza discriminazione alcuna in relazione alla bandiera delle navi o alla proprietà delle merci od a qualsiasi altra circostanza.

ART. 9.

1. Le navi mercantili e tutti i mezzi di trasporto di tutti i Paesi godono del diritto di accesso al porto franco per il caricamento, lo scaricamento ed il deposito delle merci senza restrizione alcuna, secondo i princìpi di libertà, uguaglianza, non discriminazione e non onerosità, riconosciuti dalle consuetudini internazionali e dall'Allegato VIII del citato trattato di pace di Parigi.

2. Alle stesse condizioni i detti mezzi sono ammessi a fruire degli impianti e dei servizi del porto franco.

3. Le autorità dello Stato italiano non percepiscono sulle merci in importazione, in esportazione e in transito attraverso il porto franco, dazi doganali od altri gravami che non siano corrispettivo di servizi prestati.

4. In deroga a quanto disposto al comma 3, si applicano le leggi dello Stato italiano all'importazione dal porto franco di merci destinate al consumo nel territorio doganale.

5. I prodotti fabbricati negli stabilimenti siti nel porto franco sono soggetti alle disposizioni di cui all'articolo 10, comma 4.

6. Il traffico intracomunitario di merci in transito nel porto franco è soggetto alle norme nazionali più favorevoli finalizzate all'attuazione di princìpi di cui all'Allegato VIII del citato Trattato di pace di Parigi.

7. Si applica il disposto dell'articolo 11 del regio decreto 15 settembre 1922, n. 1356.

ART. 10.

1. Alle imprese industriali esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge nelle zone franche del porto di Trie-

ste è consentita la prosecuzione dell'esercizio dell'attività.

2. Su proposta del direttore del porto franco può essere autorizzato dal capo della circoscrizione doganale di Trieste l'insediamento di nuove imprese industriali entro i confini del porto franco.

3. Si applicano le esenzioni di cui all'articolo 3 del decreto 23 dicembre 1959, n. 53, e all'articolo 1 del decreto 10 febbraio 1962, n. 4, del commissario generale del Governo per il territorio di Trieste, ai prodotti petroliferi e combustibili destinati al consumo negli stabilimenti industriali siti nel porto franco e all'energia elettrica negli stessi comunque impiegata.

4. I prodotti fabbricati negli stabilimenti di cui al comma 3 del presente articolo sono soggetti alla disciplina di cui all'articolo 9 del decreto del commissario generale del Governo 23 dicembre 1959, n. 53.

ART. 11.

1. Il porto franco è amministrato da un direttore che ne ha la legale rappresentanza ed è nominato dal Presidente della Repubblica su proposta dei Ministri competenti.

2. Gli impiegati del porto franco sono nominati, previo concorso per titoli a livello regionale, dal prefetto di Trieste nella sua qualità di commissario del Governo per la regione Friuli-Venezia Giulia.

3. Il direttore adotta tutte le misure necessarie per l'amministrazione, il funzionamento, la manutenzione e lo sviluppo del porto franco.

4. In particolare, il direttore:

a) è responsabile dell'esecuzione, nell'ambito del porto franco, dei lavori portuali di ogni tipo;

b) dirige il funzionamento delle installazioni e degli altri impianti portuali;

c) stabilisce, conformemente alle leggi dello Stato italiano, le condizioni di lavoro nel porto franco e presiede all'osservanza delle vigenti disposizioni dell'ordinamento italiano in materia di navigazione;

d) emana le norme regolamentari che ritiene necessarie alla disciplina dell'esercizio delle proprie funzioni;

e) determina, entro i limiti massimi stabiliti dalla legge, la misura della tassa portuale e di ancoraggio nonché, senza discriminazione alcuna e secondo criteri di equità fiscale delle tariffe per l'uso delle installazioni e dei servizi, commisurandone l'ammontare al costo di funzionamento, di amministrazione, di manutenzione e di sviluppo del porto franco;

f) determina, altresì, l'entità dei canoni di concessione e di affitto;

g) redige il bilancio preventivo autonomo del porto franco, che deve essere approvato dal Ministro dei trasporti e della navigazione;

h) redige un rapporto annuale sul funzionamento del porto franco, che invia al Ministro dei trasporti e della navigazione.

ART. 12.

1. Le norme regolamentari in vigore nel porto franco e le tariffe devono essere pubblicate ai sensi della legislazione vigente in materia.

ART. 13.

1. Il porto franco è finanziato:

a) con i proventi di cui all'articolo 11, comma 4, lettera *e)*;

b) con i diritti di segreteria per le attestazioni ed i documenti rilasciati;

c) con i ricavi delle concessione e con gli affitti dei magazzini od altri beni;

d) con una tassazione annualmente stabilita sul valore delle merci sbarcate ed imbarcate a corrispettivo delle spese generali e sul valore delle merci in giacenza, nei magazzini propri o di terzi, da più di tre mesi dall'introduzione.

2. Le eventuali passività di bilancio sono ripianate dallo Stato italiano con apposita voce nel bilancio dei Ministeri dei lavori pubblici e di quello dei trasporti e della navigazione.

ART. 14.

1. Nelle materie non espressamente regolate dalla presente legge si applicano le norme, compatibili con le disposizioni della stessa, vigenti nell'ordinamento italiano.

ART. 15.

1. Entro il termine di sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge è emanato il regolamento di attuazione della stessa, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

DDL13-2588
Lire 500