

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

(N. 2418)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro di Grazia e Giustizia**

(REALE)

e dal **Ministro della Marina Mercantile**

(GIOIA)

di concerto col **Ministro delle finanze**

(VISENTINI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 7 GENNAIO 1976

Salvaguardia del demanio marittimo

ONOREVOLI SENATORI. — Le disposizioni del codice della navigazione sul demanio marittimo vennero emanate più di trent'anni fa allorchè l'utilizzazione del demanio marittimo e delle proprietà private finitime ad esso era quanto mai scarsa e circoscritta alle zone prossime a centri abitati.

Negli ultimi anni lo sviluppo imprevedibile della motorizzazione, l'aumento notevole del tenore di vita e le maggiori possibilità offerte al lavoratore dal tempo libero hanno creato le premesse per una valorizzazione turistico-balneare di tutte le coste d'Italia, anche quelle più lontane dai centri abitati, concretatasi in un moltiplicarsi spesso disordinato di costruzioni in prossimità delle coste.

Al fine di contenere entro limiti accettabili gli effetti dannosi di detto fenomeno sul demanio marittimo, si è vietata fin dal 1963, la concessione di arenili per case di abitazione, ville, alberghi, eccetera, mentre nelle zone immediatamente finitime al demanio marittimo, rese più appetibili dalla loro vicinanza al mare, la speculazione privata, prevedendo da tempo il notevole aumento di

valore che i terreni prossimi al mare avrebbero acquistato, non ha esitato ad accaparrarsi rilevanti superfici di terreni agricoli allo scopo di lottizzarli e venderli.

Si è spesso così creata, in diverse località, una vera e propria cortina lungo il demanio marittimo, che rende impossibile o assai difficoltoso l'accesso al mare; le spiagge demaniali, in tal modo, invece di essere destinate all'uso pubblico, vengono di fatto asservite a complessi residenziali e turistico-balneari spesso per un'estensione di diversi chilometri. Ciò compromette, inoltre, un'utilizzazione corretta ed efficace sia della fascia costiera che del mare territoriale antistante, per il raggiungimento degli attuali scopi marittimi che si sono evoluti ed accresciuti con il progresso tecnologico, rispetto a quelli di trent'anni or sono.

Le norme del codice della navigazione non sono più sufficienti per impedire tale sottrazione agli usi pubblici marittimi del demanio marittimo e ciò perchè l'articolo 55 prevede in soli trenta metri la zona di rispetto, entro la quale non si possono eseguire nuove opere senza l'autorizzazione del

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

capo del compartimento, mentre l'articolo 33 stabilisce una procedura abbreviata di esproprio per comprendere nel demanio marittimo zone di proprietà privata, ma solo di limitata estensione e lieve valore, procedura che quindi non può applicarsi alla costituzione di servitù d'accesso al demanio marittimo nei casi d'interclusione (vedi decisione del Consiglio di Stato 2 maggio 1949, n. 30, in *Foro Amministrativo*, 1949, p. I. sez. III, pag. 2).

Si è ritenuto pertanto opportuno predisporre il presente disegno di legge che, ai fini di una migliore salvaguardia del demanio marittimo, prevede la modifica dei detti articoli, ampliandone la portata.

I seguenti altri motivi hanno confermato detta opportunità:

1) spesso i confini tra demanio marittimo e proprietà privata sono incerti, o perchè la delimitazione non è stata mai effettuata, o perchè i termini lapidei non esistono più *in loco*, od infine perchè sono abusivamente spostati. In tali casi il privato può eseguire costruzioni, senza autorizzazione, a distanza di poche decine di metri dalla battigia, su terreno che esso afferma di sua proprietà, ma che in realtà risulterà, in seguito ad accertamenti, di demanio marittimo. L'Amministrazione si troverà così spesso nella necessità di dover regolarizzare occupazioni, che dal privato verranno giustificate con la buona fede, ma che in realtà possono pregiudicare un uso di più rilevante interesse pubblico;

2) in molte località il demanio marittimo è soggetto ad erosione: le eventuali costruzioni anche oltre i trenta metri dal confine del demanio marittimo possono interessare zone che solo in apparenza sono di proprietà privata e che in realtà appartengono già al demanio marittimo, perchè, come è noto, il lido e la spiaggia avanzano con il mare. Le stesse costruzioni, pur essendo su zona ancora di proprietà privata, possono pregiudicare l'uso del demanio marittimo, in costanza del fenomeno di erosione tenuto conto che la zona stessa, nel volgere di pochi anni, potrà divenire lido o spiaggia;

3) il fenomeno dell'interclusione del demanio marittimo è molto diffuso: intere

spiagge o tratti di spiaggia vengono asserviti di fatto alle proprietà retrostanti che impediscono l'accesso all'arenile.

La costruzione di nuove opere sulle proprietà retrostanti il demanio marittimo può spesso pregiudicare irrimediabilmente l'accesso al demanio marittimo, perchè un conto è espropriare e costituire una servitù di transito su di una striscia di terreno nudo, ed un conto è dover espropriare un fabbricato.

Anche sotto tale aspetto il limite di trenta metri si è dimostrato insufficiente a garantire la possibilità dell'uso del demanio marittimo, in caso di interclusione, e ciò perchè i proprietari, per sfuggire alla limitazione prevista dall'articolo 55 del codice della navigazione, costruiscono ad una distanza di poco superiore ai trenta metri dal confine;

4) le proprietà finitime al demanio marittimo possono essere interessate da progetti di opere marittime. In tal caso la costruzione di opere nelle zone di cui trattasi sarebbe dannosa sia per il privato che per la pubblica amministrazione.

Con l'articolo 1 si eleva a cento metri la zona di rispetto del demanio marittimo, sulla quale non si può costruire senza l'autorizzazione del capo del compartimento. Resta ferma la facoltà di determinare, per ragioni speciali, in misura superiore ai cento metri detta zona con decreto del Presidente della Repubblica, previo parere del Consiglio di Stato.

Viene stabilito che l'autorizzazione può essere rilasciata solo se le nuove opere non siano di pregiudizio a tutti i pubblici usi (quindi non solo marittimi) del demanio marittimo.

Ciò è in relazione al disposto dell'articolo 30 del codice della navigazione, che prevede che spetta all'Amministrazione della marina mercantile regolare l'uso ed esercitare la polizia sul demanio marittimo.

Con l'articolo 2 si estende l'applicabilità della procedura prevista dall'articolo 33 del codice della navigazione all'esproprio di zone di proprietà privata necessaria per l'accesso al demanio marittimo anche se le zone stesse non siano di limitata estensione e di lieve valore.

DISEGNO DI LEGGE
—

Art. 1.

Il primo ed il secondo comma dell'articolo 55 del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, numero 327, sono sostituiti dai seguenti:

« L'esecuzione di nuove opere entro una zona di cento metri dal demanio marittimo o dal ciglio dei terreni elevati sul mare è sottoposta all'autorizzazione del capo del compartimento. Per ragioni speciali, in determinate località l'estensione della zona entro la quale l'esecuzione di nuove opere è sottoposta alla predetta autorizzazione può essere determinata in misura superiore a cento metri, con decreto del Presidente della Repubblica, previo parere del Consiglio di Stato.

Le autorizzazioni potranno essere rilasciate solo dopo che sia stato accertato che le nuove opere non siano di pregiudizio a tutti i pubblici usi cui il demanio marittimo è destinato ».

Art. 2.

L'articolo 33 del codice della navigazione si applica all'espropriazione di zone di proprietà privata necessarie per l'accesso al demanio marittimo anche se le zone interessate non siano di limitata estensione e di lieve valore.