

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori CAMBER, LA LOGGIA, MACERATINI, D'ALÌ, GAWRONSKI, PERA, D'ONOFRIO, FUMAGALLI CARULLI, DI BENEDETTO, CORTELLONI, MUNDI, ROTELLI, COLLINO, PEDRIZZI, BOSELLO, SERVELLO, AZZOLLINI, ASCIUTTI, MANFREDI, PASQUALI, MAGGI, MONTELEONE, MANIS, LAURO, BALDINI, BORNACIN, RAGNO, DE CORATO, BOSI, MEDURI, FIRRARELLO, TERRACINI, SILIQUINI, MAGNALBÒ, CAMPUS, MANTICA, COZZOLINO, SPECCHIA, DEMASI, DE ANNA, CRESCENZIO, MORO, TURINI, BEVILACQUA, MARRI, LASAGNA, GRILLO, TRAVAGLIA, SCHIFANI, MUNGARI, MAGLIOCCHETTI e CALLEGARO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 6 NOVEMBRE 1996

Norme per il riordino della legislazione sul porto franco internazionale di Trieste

ONOREVOLI SENATORI. - Come è noto, l'allegato VIII del Trattato di pace di Parigi del 10 febbraio 1947, reso esecutivo con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 28 novembre 1947, n. 1430, richiamato dal *Memorandum* di Londra del 1954 ha creato, con l'istituzione del porto franco di Trieste, un territorio interno al confine politico ma esterno alla linea doganale dello Stato italiano.

Questa extradoganalità si è posta come il necessario corollario di un principio fondamentale sancito da quel Trattato in base al quale tutte le merci che entrano nel porto franco di Trieste sono considerate in regime di transito internazionale e quindi come tali protette dalle convenzioni internazionali, ultima quella del GATT, con una sua precisa specificazione sul tema posta dall'articolo V.

Lo Stato italiano, che si è assunto l'impegno a livello internazionale di dare attuazione alle norme di cui agli articoli 1 e 20 del ricordato allegato VIII, nonostante ripetute affermazioni, non ultima quella contenuta nel comma 12 dell'articolo 6 della legge di riforma dell'ordinamento portuale (legge 28 gennaio 1994, n. 84) di piena salvezza di quelle speciali disposizioni, in realtà poi ne ha consentito un'applicazione limitata ad alcuni temi, non avendo ancora

dato corso a quella serie di provvedimenti attuativi che sono, per evidenti motivi, necessari affinché la norma primaria trovi la sua realizzazione.

Il comitato regionale per il Friuli-Venezia Giulia dell'Associazione italiana di diritto marittimo, che si qualifica attraverso i suoi membri per un elevato livello scientifico nella materia ha recentemente elaborato uno schema di provvedimento legislativo che si compone di 15 articoli sotto i quali sono raccolti gli istituti fondamentali prefigurati da quelle norme internazionali, con l'indicazione di una loro corretta applicazione.

Si tratta di un documento di raro valore scientifico perchè è frutto di una elaborazione svolta da componenti di quel comitato che si contraddistinguono per il loro rigore argomentativo, che nulla concede a posizioni demagogiche o comunque di parte.

Lo schema prevede la costituzione della persona giuridica di diritto pubblico del porto franco e premessa la condizione extradoganale del suo territorio precisa attraverso gli articoli 7, 8, 9, 10 le principali attività che in esso si possono svolgere, passando poi a regolare le funzioni di quell'ente pubblico attraverso gli articoli 11, 12, 13, 14, e 15.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

1. In attuazione dei principi informativi degli articoli 1 e 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. 430, è istituito, a modifica dell'articolo 6, commi 1 e 12, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, il porto franco di Trieste, nelle forme e con le attribuzioni e i poteri indicati nell'articolo 2.

Art. 2.

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

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

3. Compete al porto franco, tramite il suo organo rappresentativo, la potestà normativa regolamentare prevista dagli 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'ampliamento, se necessario, della area del porto franco si provvede con legge, su proposta del direttore del Porto franco.

Art. 4.

1. Il porto franco è territorio extra doganale. Esso non fa parte del territorio doganale dello Stato italiano e della Comunità europea.

Art. 5.

1. Il carattere extra doganale del porto franco potrà essere esteso, con legge, all'uso e 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, la trasformazione delle merci sono effettuati, nell'ambito del porto franco, in conformità dei regolamenti emanato dal direttore del porto stesso.

Art. 8.

1. Alle persone e ai beni entro i confini del porto franco si applica la legge dello Stato italiano, le cui autorità ne assicurano l'osservanza. Le stesse autorità applicano alle navi da passeggeri e da carico le leggi e i regolamenti relativi ai controlli di sanità e sicurezza.

2. 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 medesimo.

3. Lo Stato italiano:

a) è tenuto agli adempimenti originariamente affidati al Territorio libero di Trieste con gli articoli 15, 16, 17 dell'allegato VIII del Trattato di pace;

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 o 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 e il deposito delle merci senza restrizione alcuna, secondo i principi di libertà, uguaglianza, non discriminazione e non onerosità, riconosciuti dalle consuetudini internazionali e richiamati nell'allegato VIII del Trattato di pace. Alle stesse condizioni i detti mezzi sono ammessi a fruire degli impianti e dei servizi del porto franco.

2. Le autorità dello Stato italiano non percepiscono sulle merci in importazione, in esportazione e in transito attraverso il porto franco, dazi doganali o altri gravami che non siano corrispettivo di servizi prestati. Si applicano, tuttavia, le leggi dello Stato italiano all'importazione dal porto franco di merci destinate al consumo nel territorio doganale.

3. I prodotti fabbricati negli stabilimenti siti nel porto franco sono soggetti alla disciplina richiamata nell'articolo 10, comma 4.

4. Il traffico intracomunitario di merci in transito nel porto franco è soggetto alle norme nazionali più favorevoli finalizzate all'attuazione dei principi dell'allegato VIII del Trattato di pace.

5. Rimane fermo quanto disposto con l'articolo 11 del regio decreto 15 settembre 1922, n. 1356.

Art. 10.

1. Alle imprese industriali esistenti alla data dell'entrata in vigore della presente legge nelle zone franche del porto di Trieste è consentito di continuare a esercitare la propria 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 nei detti stabilimenti sono soggetti alla disciplina di cui all'articolo 9 del decreto del commissario generale del Governo per il territorio di Trieste 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 Capo dello Stato, sentiti i Ministri interessati.

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. In particolare:

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 nonchè, senza discriminazione alcuna e a un ragionevole livello economico, le 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) rilascia le concessioni determinando altresì l'entità dei canoni di concessione e di affitto;

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

h) fa pervenire allo stesso Ministro un rapporto annuale sul funzionamento del porto franco.

Art. 12.

1. Le norme regolamentari in vigore nel porto franco e le tariffe devono essere pubblicate nei modi di legge.

Art. 13.

1. L'esercizio sociale del porto franco decorre dal 1° gennaio di ogni anno e termina al 31 dicembre di ogni anno.

2. Il porto franco sarà finanziato:

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

2) con i diritti di segreteria per le attestazioni e i documenti rilasciati;

3) con i proventi delle concessioni e con gli affitti dei magazzini o altri beni;

4) con le tariffe annualmente stabilite sul valore delle merci sbarcate e 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.

3. Eventuali passività di bilancio saranno ripianate dallo Stato italiano con apposita voce nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici e di quello dei trasporti.

Art. 14.

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

2. È abrogata ogni altra disposizione contraria o non compatibile con le disposizioni della presente legge.

Art. 15.

1. Entro il termine di sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge il Ministro dei trasporti e della navigazione ne emana il regolamento di attuazione.