

ROMA

Ministero dei Trasporti

Direzione Generale dei Porti

DIV. IV
Prot. n. M_TRA/DINFR/
Class. A.2.47

A DIREZIONI MARITTIME
LORO SEDI

 CAPITANERIE DI PORTO
LORO SEDI

E,P.C. PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI
MINISTRI
DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI
REGIONALI
UFFICIO FEDERALISMO
AMMINISTRATIVO
VIA DEL CORSO 184B
00187 ROMA

 MINISTERO DEI TRASPORTI
GABINETTO
PIAZZALE DELLA CROCE ROSSA
ROMA

 MINISTERO DELLA DIFESA
UFFICIO LEGISLATIVO
ROMA

 MINISTERO DELLA DIFESA
STATO MAGGIORE DIFESA
IV REPARTO LOGISTICA ED
INFRASTRUTTURE
ROMA

 MINISTERO DELL'ECONOMIA E
DELLE FINANZE
GABINETTO
ROMA

 SEGRETERIA DELLA CONFERENZA
STATO-REGIONI
ROMA

 CONFERENZA DEI PRESIDENTI DELLE
REGIONI E PROVINCE AUTONOME
c/o CINSEDO
Via Parigi 11
00185 ROMA

 ANCI
ROMA

 COMANDO GENERALE DEL CORPO
DELLE CAPITANERIE DI PORTO
S E DE

AGENZIA DEL DEMANIO
VIA DEL QUIRINALE 30
R O M A

AUTORITA' PORTUALI
LORO SEDI

Oggetto: Riparto di competenze Stato-Regioni. Conferimento di funzioni nei porti, nel demanio marittimo e nel mare territoriale. Revisione D.P.C.M. 21 dicembre 1995.

Come noto, con la cessazione delle ipotesi di avvalimento di cui alla Circolare n°123 in data 8 novembre 2001 della scrivente si è ultimata la prima fase transitoria del processo di conferimento di funzioni e compiti amministrativi alle Regioni ed agli Enti Locali afferenti il demanio marittimo ed il mare territoriale.

Da allora si è aperta una nuova fase evolutiva sul demanio marittimo, nella quale si sono sedimentati i conferimenti di competenza già verificatisi, ma, nel contempo, sono emerse difficoltà dovute, per lo più, a dubbi interpretativi, accresciuti anche dalla continua evoluzione normativa.

In questo quadro, sulla scorta delle istanze provenienti dagli Uffici Periferici, dagli Enti Locali, dalle Amministrazioni interessate, nonché, da ultimo, dagli operatori del settore, questa Amministrazione ha avvertito l'esigenza, in materia di riparto di competenze Stato/Regioni/Enti Locali sul demanio marittimo e sul mare territoriale, di operare ogni sforzo interpretativo possibile nella direzione del riconoscimento del conferimento di funzioni alle realtà locali, in un contesto collaborativo, come espresso anche nella Circolare n°120/2001, per giungere ad un condiviso risultato finale tra questa Amministrazione e quelle interessate alla tematica.

Scopo della presente nota è, quindi, quello di fornire un punto di arrivo per la soluzione delle problematiche emerse da circa un decennio, nella consapevolezza, che, nel breve periodo, dovrebbe aver termine il procedimento di revisione del D.P.C.M. 21 dicembre 1995.

Pertanto, considerato che la modifica introdotta dalla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3 appare, ormai, suscettibile di immediati riflessi sull'attività amministrativa da espletarsi in applicazione dell'articolo 59 del D.P.R. 616/1977 e degli articoli 104 e 105 del d.lgs n. 112/98 s.m.i. per quanto concerne il demanio marittimo non portuale, data anche l'evoluzione giurisprudenziale e costituzionale, si ritiene opportuno ripercorrere gli aspetti salienti del conferimento di competenze in materia di porti.

In effetti, poiché non sembra essersi ancora compiutamente conclusa l'evoluzione normativa avviata dall'articolo 59 del D.P.R. n. 616/1977, che trasferiva, mediante delega, alle Amministrazioni regionali la maggior parte delle competenze sul demanio marittimo, fino a quel momento distribuite tra il Ministero della Marina mercantile e le Autorità marittime periferiche, risulta utile muovere dalle modifiche introdotte dalla legge n. 88/2001 che, all'art. 9, novellando le norme del d.lgs n. 112/1998 s.m.i., ha attribuito - a decorrere dal 1° gennaio 2002 - la competenza statale unicamente nei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale ed in quelli

destinati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato, lasciando, comunque, inalterata la competenza delle Autorità portuale all'interno della propria circoscrizione.

La disposizione sopra menzionata ha ricalcato la formulazione impiegata nell'articolo 4, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di classificazione dei porti, che sostituiva i criteri previsti dal T.U. 2 aprile 1885, n. 3095 (in particolare l'articolo 2), ora abrogato ai sensi dell'articolo 27, comma 8, della medesima legge n. 84/1994, per quanto con essa non compatibile.

La mancata operatività del sistema di classificazione dei porti di cui alla legge n. 84/1994, (a seguito del mancato perfezionamento dell'*iter* di adozione dei provvedimenti attuativi, previsti dal citato articolo 4, commi 4 e 5), tuttavia, come noto, ha dato origine ad un ampio dibattito sulla materia dei porti, confluito nel parere del Consiglio di Stato, sez. II, 5 maggio 2002 n. 767, seguito dalla sentenza della Corte costituzionale 4 dicembre 2002 n. 511.

Ciò in quanto non si riteneva sussistessero, alla data del 1° gennaio 2002, tutti i presupposti formali per rendere operativo il conferimento di funzioni alle Regioni in materia di porti, mancando lo strumento necessario per identificare quelli di competenza regionale.

E' noto, infatti, che questa Amministrazione, supportata dal quadro normativo vigente, ha mantenuto la propria competenza sui porti compresi nel D.P.C.M. 21 dicembre 1995, ritenendolo, pertanto, non superato.

D'altronde, considerato che ancora oggi non è stata definita né la categoria dei porti di rilevanza economica regionale e interregionale, né è stato adottato il D.M. di classificazione degli stessi ex articolo 4 della legge n. 84/1994, quest'ultimo aspetto, come afferma anche una parte della dottrina, non poteva certamente fornire una chiave di lettura diversa, stante l'inalterata possibilità, per lo più sul piano fattuale, di una determinazione unilaterale statale circa la competenza amministrativa in materia di porti.

Tale conclusione è apparsa, altresì, avvalorata dalla circostanza che la funzione di classificazione dei porti, in relazione alla loro rilevanza economica, è stata ascritta alla competenza statale, ai sensi dell'articolo 104, comma 1, lettera s), del d.lgs n. 112/98, s.m.i., la cui valenza risultava confermata dal principio affermato dalla Corte Costituzionale con sentenza 19 - 26 giugno 2002, n. 282, nella quale è specificato che, specie nella fase di transizione dal vecchio al nuovo sistema di riparto delle competenze, anche ove si verta in tema di legislazione regionale concorrente, questa debba essere svolta nel rispetto dei principi fondamentali comunque risultanti dalla legislazione statale in vigore.

Alla luce di tale assunto la previsione di cui alla menzionata lettera s) ha mantenuto il valore di principio fondamentale.

Elementi chiarificatori sono, poi, emersi con la sentenza 4 dicembre 2002, n. 511, con cui la Corte costituzionale ha statuito in ordine al conflitto di attribuzioni tra lo Stato e la Regione Liguria in relazione al porto turistico di Lavagna.

Successivamente, si è assistito ad una sostanziale inversione di rotta, sulla base della quale non si ritiene, comunque, a giudizio della scrivente, ancora oggi del tutto cessata l'intestazione delle competenze amministrative sul demanio marittimo, in particolar modo quello portuale, in capo allo Stato.

Più specificatamente, con le sentenze nn. 89 e 90/2006, la Corte costituzionale, nel conflitto di attribuzione sollevato rispettivamente dalle Regioni Toscana e Campania in materia di competenza amministrativa relativa alla gestione del demanio marittimo, nell'escludere la competenza statale sui porti non di rilevanza internazionale e nazionale, ha rimesso in discussione la piena vigenza del D.P.C.M. 21 dicembre 1995, proponendo una lettura di tale atto amministrativo in maniera costituzionalmente orientata secondo il nuovo articolo 117 Cost.

Il pensiero della Corte, al riguardo, avrebbe rimarcato la natura meramente strumentale del decreto indicante le zone di esclusione dalla delega, interpretazione recentemente ribadita anche dagli ulteriori due interventi della Corte costituzionale (sentenza n. 255/2007 e sentenza n. 344/2007).

In altre parole, secondo la posizione assunta dalla Consulta, l'interesse regionale o interregionale delle aree portuali si sarebbe determinato dinamicamente e non cristallizzato nel tempo in seno alle catalogazioni contenute nel D.P.C.M. in questione.

Premesse, quindi, brevemente le motivazioni che hanno sinora sorretto l'azione amministrativa di questa Amministrazione nell'assunto della titolarità in capo allo Stato della relativa competenza, si ribadisce che, in un'ottica aderente all'ormai consolidato principio di sussidiarietà, anche nel pieno rispetto del principio di leale collaborazione tra Stato, Regioni ed Enti locali, nonché per motivi di opportunità, nelle more della definizione, ad opera dei pertinenti livelli decisionali della formalizzazione di un indirizzo condiviso tra Stato e Regioni in materia di competenze sul demanio marittimo e portuale, questo Ministero si è fatto carico più volte di definire il procedimento di revisione del D.P.C.M. 21 dicembre 1995, onde evitare il verificarsi di una crescita esponenziale di conflittualità tra le Istituzioni della Repubblica, nonché il verificarsi di un conflitto negativo o positivo di competenze che rischierebbe di tramutarsi in una isteresi, o ancor peggio in un'inerzia amministrativa.

Tra l'altro, in tal senso si è espressa la Corte dei Conti con la delibera n. 14/2006/P del 18 dicembre 2006 nella quale si conclude che *“appare ragionevole assicurare nella materia, in ossequio al principio di leale collaborazione tra Stato e Regioni richiamato dalla Corte Costituzionale, la continuità dell'azione amministrativa in atto svolta in via transitoria dal Ministero dei Trasporti nel settore della*

porualità, dovendosi riconoscere, in linea con la giurisprudenza costituzionale, cessata l'intestazione di dette competenze in capo allo Stato".

Lo stesso Decreto Ministeriale n.62/T del 4 marzo 2008, concernente l'organizzazione del Ministero dei Trasporti, dà atto del trasferimento alle Regioni delle funzioni di gestione del demanio marittimo, affidando alla competente Direzione generale dei Porti solo il compito di curare i rapporti con le Amministrazioni regionali sulle competenze trasferite, anche a seguito della scelta, operata dallo stesso Ministro dei Trasporti e dal Ministro per gli Affari Regionali, in sede di trattazione dei più recenti contenziosi costituzionali per conflitto di attribuzioni, di non costituirsi in giudizio, essendo state ritenute univoche le precedenti pronunce del giudice costituzionale ed essendo stati già sottoscritti accordi in tal senso con le Regioni stesse.

In particolare, da ultimo, nel mese di dicembre dello scorso anno, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, alla presenza anche dei rappresentanti delle Amministrazioni regionali, è stata rappresentata l'esigenza di definire al più presto la questione del riparto di competenze Stato-Regioni.

Sul punto, infatti, come specificato anche nella nota n. 17/2007, considerato che a livello nazionale si sta procedendo alla revisione dei D.P.C.M. relativi alla identificazione - per le Regioni a statuto ordinario e per le Regioni Friuli Venezia Giulia e Sardegna - delle aree demaniali marittime escluse dal conferimento di funzioni alle stesse ai sensi degli articoli 59 del D.P.R. n. 616/77 e 105 del d.lgs. n. 112/98, s.m.i., si è avvertita la pressante esigenza di definire i procedimenti istruttori ancora pendenti.

Inoltre, con la richiamata nota, sono state fornite indicazioni operative a codesti Compartimenti Marittimi, al fine di poter pervenire, entro la fine del mese di aprile 2008, alla definizione delle pratiche in istruttoria di competenza di questa Direzione Generale, ponendo l'attenzione sul fatto che sono stati già stipulati i protocolli di intesa diretti, in maniera concordata, a definire con tutte le Regioni a statuto ordinario, ad eccezione del Veneto (nonché con la Regione Friuli Venezia Giulia, questa ultima a seguito del decreto legislativo 1° aprile 2004 n. 111), i termini e i contenuti della revisione del D.P.C.M. 21 dicembre 1995 identificativo delle nuove aree demaniali marittime di preminente interesse nazionale.

In proposito, infatti, prendendo atto delle risultanze della riunioni istruttorie tese alla revisione del D.P.C.M. 21 dicembre 1995, è stato ritenuto opportuno darsi un termine per la definizione del procedimento di revisione dell'anzidetto D.P.C.M., ritenendo ragionevole attestarsi su una posizione di cautela, intesa, da un lato, a non pregiudicare le prerogative regionali e, dall'altro, a non far ricadere sugli Organi statali le inerzie e le isteresi del momento storico.

Ciò anche in ragione sia del coinvolgimento nella materia del Giudice Costituzionale, che *ad adiuvandum* ha teso a far garantire *ex ante* le condizioni costituzionali necessarie per l'esercizio delle

funzioni pubbliche in materia di demanio marittimo, sia dei ripetuti richiami da parte dell'Organo di controllo, finalizzati ad una rapida definizione della vicenda, onde prevenire ed impedire il verificarsi del rischio di *isteresi* amministrativa, a seguito del diniego di registrazione degli atti di questa Amministrazione.

Per far fronte, quindi, ad una pressochè certa situazione di *impasse*, per quanto di competenza di questa Amministrazione, il proposto termine della fine del mese di aprile 2008 è stato inteso come termine congruo, ma rigido, decorso il quale, non concretizzandosi una intesa complessiva sul D.P.C.M. 21 dicembre 1995, vale a dire la auspicata "*codecisione paritaria efficiente*" tra le Amministrazioni interessate, si sarebbe resa indifferibile per questo Ministero una interpretazione sistematica dell'effettivo panorama normativo vigente, evolutivamente inteso nel senso più vicino alle realtà locali, alla luce delle decisioni della Consulta e delle indicazioni di cui alla deliberazione della Corte dei Conti, fermo restando quanto già rappresentato con la pregressa corrispondenza in ordine all'interpretazione concernente gli effetti delle stesse.

Si ritiene, così, che la questione possa essere affrontata anche tendendo conto del contenuto sostanziale del R.D. n. 3095 del 1885, che, come noto, ha suddiviso i porti in due categorie: la prima, nella quale sono ascritti i porti destinati al rifugio o alla difesa militare, la seconda, nella quale sono inseriti i porti commerciali.

All'interno della seconda categoria, poi, i porti considerati di interesse generale dello Stato sono assegnati ad una prima classe, mentre gli altri porti sono distribuiti in ulteriori tre classi.

Ciò premesso, allo stato attuale della legislazione, in applicazione dell'articolo 105 del d.lgs 112/98 s.m.i. e in base ai criteri condivisi con le Regioni negli accordi istruttori di revisione del D.P.C.M. 21 dicembre 1995 in corso, **devono essere mantenute allo Stato le funzioni amministrative in materia di demanio solo nelle sottoelencate tipologie di porti:**

- 1) porti rientranti nella giurisdizione territoriale delle Autorità Portuali;**
- 2) porti militari, per intero o in parte, per tali intendendosi anche le aree portuali destinate unicamente alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato, nonché gli specchi acquei collegati funzionalmente con i suddetti porti ed aree, non permanentemente sottesi agli usi pubblici;**
- 3) aree e specchi acquei, interni ai porti, nonché opere, ivi insistenti, destinate ai compiti di difesa e di sicurezza dello Stato perseguiti dalle Forze armate, dal Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, dalle Forze dell'Ordine, dai Vigili del Fuoco, ovvero oggetto di consegna per i medesimi compiti;**
- 4) aree e specchi acquei, interni ai porti, nonché opere, ivi insistenti, destinate alla realizzazione del sistema VTS ed alla sicurezza della navigazione in genere;**

5) porti non rientranti nella giurisdizione territoriale delle Autorità Portuali, ma ascritti alla competenza statale, in quanto movimentano un volume di prodotti petroliferi e combustibili pari o superiore a cinquecentomila tonnellate per anno, dovendo per tale ragione essere considerati prevalentemente destinati all'approvvigionamento di energia.

In particolare il permanere della competenza statale è limitata ai seguenti porti:

- 1) Porto di Ancona e Porto di Falconara;
- 2) Porto di Bari, Porto di Barletta e Porto di Monopoli;
- 3) Porto di Brindisi;
- 4) Porto di Civitavecchia, Porto di Fiumicino e Porto di Gaeta;
- 5) Porto di Genova;
- 6) Porto di Gioia Tauro, Porto di Corigliano Calabro, Porto di Taureana di Palmi e Porto vecchio e nuovo di Crotona;
- 7) Porto di La Spezia;
- 8) Porto di Livorno;
- 9) Porto di Manfredonia;
- 10) Porto di Marina di Carrara;
- 11) Porto di Napoli e Porto di Castellammare di Stabia;
- 12) Porto di Piombino, Porto di Portoferraio e Porto di Rio Marina;
- 13) Porto di Ravenna;
- 14) Porto di Salerno;
- 15) Porto di Savona e Porto di Vado Ligure;
- 16) Porto di Taranto;
- 17) Porto di Venezia;
- 18) Porto di Ortona;
- 19) Porto di Chioggia;
- 20) Porto di Pesaro;
- 21) Porto di Pescara;
- 22) Porto di Reggio Calabria;
- 23) Porto di San Benedetto del Tronto;
- 24) Porto di Vibo Valentia;
- 25) Porto di Villa San Giovanni.

Resta, inoltre, impregiudicata la competenza statale nelle seguenti zone del demanio marittimo e del mare territoriale:

- aree demaniali marittime, specchi acquei e opere in consegna ai soggetti istituzionali ai sensi degli articoli 34 del Codice della Navigazione e 36 del Regolamento per l'Esecuzione del Codice della Navigazione;
- aree demaniali marittime, specchi acquei e opere funzionali all'approvvigionamento di energia;
- aree demaniali marittime, specchi acquei e opere destinate alla realizzazione del sistema VTS ed alla sicurezza della navigazione in genere, nonché di impiego diretto da parte del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, quale organo periferico del Ministero dei Trasporti.

Per quanto concerne i porti classificati militari o di interesse militare, per tali intendendosi, secondo le indicazioni del Dicastero della Difesa, le aree portuali destinate unicamente alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato, nonché gli specchi acquei collegati funzionalmente con i suddetti porti ed aree, non permanentemente sottesi agli usi pubblici, è pacifico che, *ratione materiae*, essendoci una competenza concorrente di entrambe le Amministrazioni, questa Direzione Generale potrà indicare le aree portuali ed i porti da ritenere sottratti di fatto alla funzione gestoria delle Regioni e degli Enti locali, solo a seguito delle determinazioni del Ministero della Difesa, che ha in capo a sé la prerogativa di identificare le aree nelle quali sussistono ancora o sono venuti meno o si sono affievoliti gli interessi militari e di difesa dello Stato (vedasi, ad esempio, il caso particolare del porto di San Benedetto del Tronto).

Si ritiene, comunque, che nei sottoelencati porti, classificati **anche** come militari, non vi siano aspetti problematici, in quanto la competenza statale sembrerebbe essere assorbita in quella delle locali Autorità Portuali:

- 1) Livorno ;
- 2) Gaeta;
- 3) La Spezia;
- 4) Napoli;
- 5) Taranto;
- 6) Ancona;
- 7) Venezia;
- 8) Brindisi;
- 9) Ravenna.

Per i sopra elencati porti cosiddetti militari, nonché per le aree di interesse nazionale inserite nel D.P.C.M. 21 dicembre 1995, si ritiene che le Autorità Marittime interessate non possano, nell'immediato, effettuare il passaggio di competenze alle Regioni senza aver prima

compiuto una effettiva ricognizione e "zonizzazione" delle aree stesse, di concerto con le locali articolazioni della Amministrazione della Difesa, anche in virtù delle leggi n. 886/1931, n. 1095/1935 e n. 898/1976 e successive modifiche ed integrazioni, dal cui testo normativo si desume che, in relazione a possibili innovazioni dell'assetto demaniale marittimo (delle c.d zone militarmente importanti), sono stati tutelati in maniera forte e precipua gli interessi militari, strategici e della sicurezza dello Stato.

Pertanto, solo per quest'ultimi porti ed aree l'Autorità Marittima, laddove non si verta nell'ambito delle circoscrizioni delle Autorità Portuali, dovrà ritenersi ancora competente, in via transitoria, in materia di demanio marittimo.

In conclusione, tutti i porti ed aree demaniali marittime non rientranti nelle categorie dianzi elencate devono intendersi ascritti alla competenza regionale per ciò che concerne la competenza in materia di gestione del demanio marittimo, così come inteso nel d.lgs 105/1998.

Sono, ovviamente, impregiudicate - come concordato con le Regioni - le competenze che riguardano tutte le attività che afferiscono agli aspetti dominicali, inerenti la configurazione giuridica dei beni demaniali, nonché la materia della Polizia dei Porti, che è del tutto peculiare e specifica, investendo il profilo tecnico-operativo della sicurezza della navigazione e portuale, (materia, quest'ultima, distinta e separata dall'utilizzazione dei beni demaniali marittimi e dalle funzioni amministrative a questa attinenti), nonché tutte le altre competenze, eventualmente, escluse per effetto di specifiche disposizioni normative.

Per quanto complessivamente esposto, vorranno le Direzioni Marittime attenersi al presente dispaccio, disponendo, nel contempo, che i Compartimenti Marittimi dipendenti trasferiscano le pertinenti documentazioni relative alle concessioni demaniali non più ascritte alla competenza statale.

Ai fini delle disposizioni tecnico-operative inerenti il trasferimento, si precisa che non sussistono elementi normativi che impediscono l'integrale trasferimento degli archivi concernenti le funzioni conferite.

A tale conclusione inducono non solo la lettera dell'articolo 5, comma 2, del D.P.C.M. 12 ottobre 2000, concernente il conferimento di funzioni in materia di trasporti, ma anche i principi di cui all'articolo 4, comma 3, della legge 15 marzo 1997, n. 59 ed, in particolare, di quelli di unicità dell'Amministrazione (lett. e), nonché altri precedenti analoghi, quali l'articolo 176 del D.P.R. 14 gennaio 1972, n. 5 e la sentenza della Corte Costituzionale 27 luglio 2001, n.313.

D'altro canto, il conferimento di funzioni, al di là delle questioni inerenti la titolarità delle stesse, comporta una vera e propria successione delle Regioni e degli Enti Locali agli Organi statali per quanto attiene l'esercizio della funzione conferita, del resto non dissimile, per lo specifico

aspetto, alla successione tra Uffici statali (ad esempio, nel caso di elevazione di un Ufficio Circondariale Marittimo a Capitaneria di porto).

Non sono da porsi neanche questioni inerenti la riservatezza o l'accesso agli atti amministrativi ovvero il rilascio di copia ex articolo 36 della legge n. 340/2000, ipotesi tutte nelle quali vi è alterità (e non successione) tra soggetto competente all'esercizio della funzione e, in quanto tale, depositario della documentazione e soggetto richiedente la copia della documentazione stessa.

Quanto sopra, con esclusione, ovviamente, delle pratiche inerenti l'eventuale contenzioso demaniale concernente gli atti di questa Amministrazione, che, sino a definizione, dovrà essere trattato, per quanto di competenza, dai Comandi Periferici interessati.

I Compartimenti Marittimi dovranno, comunque, trattenere i repertori, e, quindi, gli originali degli atti assunti a repertorio, in considerazione della circostanza che gli stessi non sono fisicamente divisibili in relazione agli scopi delle concessioni e che, per le funzioni non conferite, trova ancora applicazione l'articolo 21 del Regolamento di Esecuzione al Codice della Navigazione.

Naturalmente in tali ipotesi, al fine di consentire la continuità dell'azione amministrativa nell'ambito della dovuta leale cooperazione, occorre fornire, d'ufficio, all'Amministrazione destinataria del conferimento, copia conforme degli atti che si trattengono in quanto assunti a repertorio.

Quanto precede, peraltro, non preclude la possibilità che i Comandi Periferici, d'intesa con l'Ente locale destinatario, traggano copia della documentazione destinata ad essere trasferita, che si ritenga necessaria, secondo prudente apprezzamento, ai fini dell'espletamento delle funzioni che rimangono in capo alle Autorità Marittime.

Con particolare riguardo alle pratiche ancora in istruttoria e oggetto di trasferimento alle Regioni e agli Enti Locali, è opportuno fornire una relazione sullo stato della pratica, con possibilità in sede locale di trovare soluzioni specifiche inerenti i singoli casi.

Per tali pratiche, alla luce dei principi dell'affidamento, della continuità dell'azione amministrativa e della conservazione degli effetti giuridici già prodottisi, vorranno i soggetti cui sono transitate le funzioni, valutare l'esigenza di tutelare la posizione dei soggetti istanti, al fine di evitare un indebito pregiudizio per i medesimi.

Per quanto concerne, invece, i procedimenti concessori per i quali si sia completamente esaurita la fase istruttoria e debbano essere soltanto emanati i relativi provvedimenti finali, senza alcun altro atto che comporti l'esercizio di ulteriori funzioni di gestione del demanio marittimo, è opportuno che gli stessi vengano sollecitamente emessi dall'Amministrazione marittima, nella logica di cui alla Deliberazione della Corte dei Conti 14/2006/P del 18 dicembre 2006.

Per le Regioni Sardegna e Sicilia valgono in linea di massima le stesse indicazioni sopra riportate, ovviamente nel rispetto della peculiarità della situazione relativa al demanio della Regione Siciliana e fatte salve le determinazioni che deriveranno dalla conclusione, a breve, del procedimento di revisione del D.P.C.M. 23 marzo 1989, relativo alla Regione Sardegna, che disciplinerà in maniera puntuale la ripartizione di competenze in materia.

Va, altresì, precisato che, essendo stato formalizzato il D.P.C.M. relativo alla ripartizione delle competenze sul demanio marittimo della Regione Friuli Venezia Giulia il concreto trasferimento di dette funzioni dovrà avvenire a far data dal 1° luglio 2008, come espressamente previsto nell'articolo 3 del provvedimento stesso. Eventuali diverse indicazioni relativamente alle Regioni Sicilia e Sardegna saranno fornite, se del caso, a tempo debito.

Si fa riserva di fornire, non appena perverranno dai superiori pertinenti livelli decisionali politici e amministrativi, le indicazioni in merito all'adozione del provvedimento di revisione del D.P.C.M. 21 dicembre 1995 e del D.P.C.M. 23 marzo 1989.

Le Direzioni Marittime sono pregate di estendere il contenuto del presente dispaccio a tutti i Comandi dipendenti.

L'ANCI e la Conferenza dei Presidenti delle Regioni e Province Autonome sono pregati, parimenti, di voler dare opportuna informativa circa i contenuti della presente nota rispettivamente ai Comuni costieri e alle Regioni interessate.

Il Direttore Generale
Dott. Cosimo CALIENDO