Numero della proposta (36)

344

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 186 2.

Proposta di Legge presentata nella tornata del 18. 9mbre 1862
dal Ministro Dei Lavori Pubblici

OGGETTO

Classificazione delle Porte

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

Ufficio 1°

» 2°

» 3°

» 4°

» 5°

» 6°

» 7°

» 8°

» 9°

Relatore

Adottata nella tornata del **186**

Relazione e progetto di legge relativi ad un nuovo ordinamento dell'Amministrazione dei Lavori marittimi e Classificazione dei Porti.

Signori Deputati

Tosto che nelle antiche provincie dello Stato, soppresse le particolari Aziende e Corporazioni, che precedentemente avevano avuto l'amministrazione dei vari porti, fu questa devoluta intieramente allo Stato, e posta nelle attribuzioni del Ministero dei Lavori Pubblici, si affrettarono i poteri legislativi a sancire sotto la data 2 giugno 1852 una legge che prescriveva le norme per regolare quella Amministrazione, coll'utile scopo di conseguire che quel ramo tanto importante di pubblico servizio, e da cui trae in gran parte alimento il Commercio dello Stato, avesse a prendere lo sviluppo richiesto dai nuovi ordinamenti politici, ed in armonia colla prosperità crescente in ogni ramo della cosa pubblica.

Base fondamentale della legge era quella di stabilire una razionale classificazione dei vari porti dello Stato a seconda della loro importanza relativa, e determinare chi avrebbe dovuto sostenerne le spese, ed in

qual modo si sarebbe dovuto amministrarle.

Quella legge divise i porti in varie grandi categorie, secondo che erano d'interesse generale della navigazione puramente nella qualità di porto di rifugio ovvero interessavano la universalità dello Stato come grandi porti Commerciali d'interesse nazionale, od altrimenti erano ristretti ad una più limitata influenza come porti d'interesse provinciale, od infine si limitavano ad opere meramente locali di privato interesse di uno o più comuni.

La legge medesima gettava le basi del Contributo che nelle spese di essi porti dovevano prestare le varie parti interessate, contributo che era poi particolarmente precisato da altra legge successiva portante la data 1° Maggio 1853.

Da queste leggi erano lasciate interamente a carico dello Stato le spese pei porti unicamente di rifugio, come quelle altre di porti Militari, dei fari di largo, degli stabilimenti militari o sanitari.
Erano assegnate a carico dello Stato col concorso delle Provincie, di Comuni, nel territorio dei quali erano situati, i porti d'interesse Nazionale.

A carico dei contribuenti medesimi erano ripartite le spese dei porti d'interesse provinciale, ma con diversa e più forte proporzione assegnata alle Provincie ed ai Comuni.

E finalmente le spese ai porti di puro interesse locale, assegnati all'ultimo ordine, erano lasciate a carico dei comuni che vi aveano interesse diretto, i quali però, occorrendo, ricevevano sussidi dalle Provincie, e dallo Stato, quando le spese da sostenersi superavano le risorse delle quali potevano disporre.

Sotto l'impero di quelle due leggi l'Amministrazione dei lavori Marittimi procedette sino al 1859 con utile considerevole del servizio Marittimo, posto che varj comuni i quali, con ammirevole ordine ed energia, aveano intrapreso importanti lavori a proprie spese per migliorare la condizione dei loro porti, si trovarono d'un ~~tratto~~ alleviati di una parte notevole di quel carico che dalle nuove leggi era assegnata allo Stato, ed alle Provincie, e nuovi ed importanti lavori si svilupparono in ogni porto, che arrecarono alla navigazione ed al commercio considerevoli vantaggi

adottata nel 1859 la legge 2 novembre sull'Ordinamento del servizio delle opere pubbliche furono in essa comprese le disposizioni direttive dell'Amministrazione dei lavori Marittimi, seguendo lo spirito delle disposizioni delle due leggi precedentemente in vigore sulla materia, colla sola differenza che, ampliata considerevolmente la estensione delle provincie, non fu più creduto razionale il conservare nelle spese dei porti, il concorso diretto delle Provincie medesime, considerate come zone di territorio le quali, dopo il comune in cui sta situato il porto, vi avessero un maggiore interesse diretto, ma la spesa fu ripartita unicamente fra lo Stato, ed il Comune; al Comune come a quello che sente i benefizi immediati dell'esistenza del porto, ed allo Stato, come tutto ugualmente interessato all'esistenza del porto medesimo.

Quella legge regolò la materia fino al dì d'oggi. Essa però era restrittiva alle antiche provincie dello Stato e non riguarda punto le provincie dell'Emilia delle Marche, della Toscana, nè poteva riguardar quelle dell'Italia meridionale.

In quelle nuove provincie la Amministrazione dei lavori marittimi era soggetta a prescrizioni legislative poco definite, a consuetudini o disposizioni in gran parte arbitrarie

od emanate parzialmente in singoli casi in occasione di lavori di qualche considerazione che erano da farsi nei porti.

Da quella condizione di cose nasceva per necessaria conseguenza che in alcune delle nuove provincie dove lo Stato aveva per consuetudine di sostenere la maggior parte delle spese de' porti, le opere relative erano trascurate, per non arrecare soverchio gravame al pubblico Erario.

In altre provincie, in mancanza del concorso governativo, i Comuni e le Provincie assumevano in proprio considerevoli spese da farsi ai porti, cui le forze di essi male reggevano, ed in tal modo quello importante ramo di pubblico servizio non poteva ottenere alcuno sviluppo.

Miseranda infatti era la condizione del servizio dei lavori Marittimi nella Emilia, nelle Marche, nella Toscana, e nelle Provincie Meridionali quando esse vennero raccolte, colle antiche provincie, in una sola famiglia.

Cadenti le opere murali, mancanti i mezzi per gli sbarchi ed imbarchi delle merci, interrito il fondo di porti stupendi, che avevano levato grande fama in altri tempi. Intere provincie mancanti di porti; limitatissimo il servizio dei fari lenticolari, che servono di guida alla navigazione, e sono diventati una necessità dei tempi presenti.

È bene i poteri legislativi dello Stato si penetrarono della infelice condizione di que' porti quando, oltre alli ordinari assegni per miglioramenti da farsi, vollero pure autorizzare poco fa più grandiose opere straordinarie per ampliarli, fornirli dei commodi necessari, ottenerne scavati i bacini, illuminati gli accessi.

Provvedimenti questi adottati per una parte dei detti porti, per avviarli a quel grado di prosperità che han diritto di conseguire, ed a cui non avrano in addietro potuto incamminarsi per difetto di conveniente ordinamento, provvedimenti che avranno poi a completarsi pei restanti porti, mediante ulteriori concessioni dei poteri legislativi.

La base di prosperità di questo ramo di servizio ha da essere una legge che stabilisca norme certe e ben definite per la sua amministrazione estesa a tutte le Provincie dello Stato.

La preparazione di questa legge fu già più volte sollecitata in Parlamento e promessa dal Ministero il quale viene oggi a sciogliersi da quel debito; con sottoporla alle vostre savie deliberazioni.

Il progetto che io oggi si presento al Parlamento ha ritenuto i principi che avevano guidato il legislatore nelle leggi che regolavano la materia nelle antiche provincie dal 1852 fino a questo punto sia nel classificare i porti in ragione dell'importanza

che si crede possano avere, sia nel ripartire le spese da farsi nei medesimi ai vari contribuenti in ragione dell'utile più o meno diretto che ~~potranno~~ ricavare ~~avere~~. In questa però si è creduto necessario di apportare alcune importanti modificazioni all'ordine di idee con cui il contributo nelle spese era stato ripartito agli interessati dalla legge del 1859.

Già si è accennato che questa legge, variando essenzialmente le disposizioni sancite a tale riguardo dalle leggi del 1852 e 1853, aveva abolito il contributo delle Provincie nelle spese da farsi ai porti, aumentando corrispondentemente il contributo dello Stato nei porti di interesse Nazionale, e caricando ai comuni il contributo che in addietro stava a carico delle Provincie nei porti di interesse provinciale.

Questa disposizione, se poteva ritenersi razionale pei porti di interesse generale, nei quali lo Stato assumeva un carico tutto alle Provincie, per un opera, che in sostanza interessava tutta la nazione, non poteva ritenersi logico ugualmente nei porti di interesse Provinciale, e non vi era ragione per cui i comuni, nei quali stanno quei porti, che prima erano gravati di una quota di contributo proporzionata all'utile diretto che ritraevano dalla esistenza

del porto, quando poi vennero ampliate le Provincie, fossero caricati della quota che era sostenuta prima dalle provincie ristrette in sua limitata designazione, e ciò sebbene, ed ad evidenza, per comuni di cui si ragiona non variasse l'interesse e l'utile che aveano nella esistenza del porto.

Questa circostanza per lo meno avea la necessaria e spiacevole conseguenza che, caricando piccoli comuni, come d'ordinario sono quelli dove esistono porti di interesse provinciale, di una quota di contributo superiore alle loro risorse, impediva lo sviluppo desiderato di nuove opere, cui le sostanze dei comuni non erano capaci di provvedere.

La legge che ora vi è proposta, conservando pei porti Nazionali il contributo dei Comuni e dello Stato, chiama nuovamente le Provincie a concorrere nelle spese dei porti Provinciali come era disposto dalla legge del 1852 e, fermo lasciando il contributo dello Stato, che era assegnato per essi dalla legge del 1859 sgrava i comuni di quel tanto che verrebbe ora posto a carico delle Provincie.

Una altra modificazione alle leggi accennate si crede ugualmente indispensabile suggerire in quella ora proposta.

Per le opere straordinarie ed

importanti che erano autorizzate a farsi ai porti Nazionali mitè in apparenza era il contributo proporzionale lasciato a carico dei comuni locali, il quale era stabilito dalla legge con prescrizione inderogabile; se non che, trattandosi sovente di eseguire opere grandiose, di spesa rilevantissima, la totalità del contributo, a cui i Comuni non potevano negare l'assenso, che la legge non richiedeva, diventava talvolta enorme, e sproporzionata alle risorse medesime, ciò che minacciava di spauparare cospicui comuni, e dava luogo a replicate e gravi rimostranze da parte de' comuni medesimi.

La nuova legge proposta oltre allo assegnare ai comuni una quota di contributo notevolmente diminuita, quando trattasi di eseguire opere straordinarie autorizzate per legge speciale, ammette altresì, che, quando queste acquistano una importanza veramente straordinaria, e tale che la quota di contributo possa superare le risorse dei comuni interessati, o almeno non trovarsi fino in relazione coll' utile diretto, che essi cavano dalla esistenza del porto, la legge ammette che la quota di contributo a carico dei comuni possa essere diminuita, e regolata sopra nuove basi dalla medesima legge speciale che autorizza l' eseguimento delle opere.

Queste ed altre modificazioni di minor conto alle leggi precedentemente in vigore nelle antiche provincie dello Stato sono proposte a farsi colla legge presente. Esse sono il portato della esperienza degli anni decorsi che ha mostrato la convenienza di adottarle.

Dal complesso della legge ricaveremo confidiamo un più regolare, uniforme, certo avviamento questo ramo di pubblico servizio tanto importante

Da essa ricaveranno vantaggio le provincie antiche e ne avranno utile notevolissimo le Meridionali dove l'opera benefica dello Stato intero interverrà nelle spese de' ponti a sollievo dei Comuni e delle Provincie che in addietro, ai pochi lavori in eseguimento interamente le sostenevano.

Progetto di Legge portante un nuovo ordinamento per l'Amministrazione dei lavori marittimi.

E classificazione dei Porti.

(Porti, Spiaggie e Fari)

Progetto di Legge portante un nuovo ordinamento per l'Amministrazione dei lavori marittimi. Porti, Spiaggie e Fari.

Art. Primo.

Stanno nelle attribuzioni del Ministero dei lavori pubblici le opere che riguardano i Porti Canali, i Porti Marittimi, Commerciali e di rifugio, i fari, le spiaggie e la polizia relativa.

Art. Secondo.

Per quanto riguarda la costruzione di nuove opere marittime, le attribuzioni del Ministero dei lavori pubblici sono subordinate a concerti da prendersi preventivamente col Ministero della Guerra ogni qualvolta le opere proposte abbiano influenza o relazione colla difesa militare dello Stato.
Ai analoghi concerti col Ministero della Marina sarà subordinata l'esecuzione dei lavori marittimi nei casi in cui siano di considerevole importanza nello interesse della sicurezza, facilità e comodo della navigazione.

Art. Terzo.

Sono opere che riguardano i Porti, i Fari, le Spiaggie:
1.° I Moli di ripiego e di spiaggiando

che proteggono gli ancoraggi.

B/ I moli e le dighe, le gettate o scogliere che regolano la foce e proteggono le sponde dei Porti Canali.

C/ Le rive artificiali, banchine, scali, darsene mercantili le macchine fisse da alberare e scaricar navi.

D/ Gli argini e moli di circonvallazione per difendere i porti dalle alluvioni e dagli interrimenti.

E/ I bacini di deposito di acque atte a produrre correnti artificiali per tener sgombre le foci dei Porti Canali.

F/ I canali di derivazione e gli smaltitoi per liberare i porti dai depositi e dalle infezioni.

G/ Gli scali e bacini da costruzione e riparazioni di navi.

H/ I cavaporti rimorchiatori, barche di servizio per la escavazione del fondo di Porto ed esportazione delle materie.

I/ I pontoni e barche di trasporto delle scogliere.

K/ Le escavazioni della bocca, bacino e canali di Porto.

L/ I fari, le torri a segnale ed altri fabbricati ad uso del servizio tecnico, amministrativo e di polizia dei porti.

M/ I galleggianti ed altri segnali fissi e mobili destinati a servire di guida o di ancoraggio ai bastimenti.

N/ Ogni altra opera cui scopo sia mantenere profondo e spurgato il bacino di un porto, facilitarne

l'accesso, l'approdo, e l'uscita ed aumentare la sicurezza dei bastimenti che vi praticano.

Art. Quarto.

I Porti, in ordine alla loro amministrazione, si dividono in 4 categorie.
Appartengono alla 1ª Categ. i porti che interessano la sicurezza della navigazione generale, e servono unicamente di rifugio.
Appartengono alla 2ª Categ. quelli che sono situati a capo di grandi linee di comunicazione e di sbocchi del commercio, ovvero unitamente ad una parte di tali vantaggi offrono molta opportunità per rifugio e sicurezza delle navi e sono di interesse generale dello Stato.
Appartengono alla 3ª Categ. i porti nei quali si esercita un rilevante traffico ma in una cerchia più limitata e di interesse più particolare ad una o più Provincie.
Appartengono alla 4ª Categ. tutti i porti la cui utilità non si estende che ad uno o più comuni.

Art. Quinto.

Sono assegnati alla 1ª Categ. i seguenti Porti:
Diano Marina – Porto Fino – Porto Venere – Capraja – Carloforte – nell'Isola della Maddalena – Longo Sardo – Porto Conte – Bessarano

di Sardegna – Cortelazzo – Caorle Porto
Porto Fossone – Porto Longone – Pola –
– Piano sa – Porto S.to Stefano – Porto
– Ercole – Ponza – Gaeta – Vestotine –
Procida – Ischia – Torre d'Ischia –
Visibba – Orecchie di sopra nella
Marina di Scario – Taranto –
Torrignana – Lipari – Lampedusa
Augusta – Pantelleria – Trapani –
Favignana – Lacco di Gozo.

Art. Sesto.

Sono assegnati alla 2ª Categ.ª
Savona – Genova colla spiaggia
adjacente a S.t Pietrarena – Porto Fino
Cagliari – Livorno – Napoli –
Reggio – Brindisi – Bari – Pescara
Ancona – Porto Ferrajo –
Messina – Palermo – Siracusa –
Trapani.

Art. Settimo.

Sono assegnati alla 3ª Categoria:
San Remo – Porto Maurizio –
Oneglia – Camogli – Santa –
– Margherita Rapallo – Spezia
colle stazioni di Marola, Fezzano e
Caldimare – Lerici – Alghero –
Bosa – Viareggio – Castiglione della
Pescara – Pozzuoli – Castellamare –
Salerno – Santa Lucia di Procida –
S.t Venere – Cotrone – Gallipoli –
Otranto – Monopoli – Bisceglie –
Trani – Barletta – Manfredonia –
Monfalcone – Ortona – Sinigaglia –

Fano Pesaro Rimini Cesenatico
Magnavacca Catania Licata
Girgenti Marsala Mazzara
Milazzo Cefalù.

Art. Ottavo.

Sono comprese nella 5ª Categoria tutti gli altri posti, seni, golfi, tanto del continente, quanto delle Isole dipendenti non designati alle tre prime Categorie

Art. Nono.

Le spiaggie e punti qualunque siano della litorale, tranne quella di S. Pietroarena s'intenderanno assimilate ai Posti di 5ª Categ. per quanto riguarda la competenza delle spese da farsi nelle medesime.

Art. Decimo.

Il passaggio di un Posto della Categ. in cui è classificato ad un'altra, quando per le mutate condizioni del posto stesso ne sia riconosciuta la convenienza sarà fatto per legge

Art. Undecimo.

L'eseguimento di opere nuove dei porti e spiaggie, i lavori di conservazione miglioramento di quelli esistenti sono a carico dello Stato, delle Provincie e dei Comuni secondo la natura loro, e la importanza e grado di utilità dei porti e spiaggie ove vengono eseguite.

Art.° Duodecimo

I lavori nei porti di 1.a Categ.a sono interamente a carico dello Stato.

Art.° Undicesimo

I lavori nei porti di 2.a Categ.a sono a carico dello Stato col concorso dei Comuni nel cui territorio i porti sono situati, ed a cui servono direttamente in ragione dei speciali vantaggi che ne ritraggono.

Art.° Quattordicesimo

I lavori nei porti di 3.a Categ.a sono a carico dello Stato col concorso delle Provincie e dei Comuni, nel cui territorio sono situati.

Art.° Quindicesimo

Sono pure a carico dello Stato le opere nuove, ed il restauro di opere esistenti, le quali sono date in affitto, e per l'uso delle quali è pagato un canone a vantaggio delle Finanze dello Stato.

Art.° Sedicesimo

Sono a carico esclusivo dei comuni quei restauri ed opere, che sebbene attinenti ai porti, hanno per unico scopo il comodo, l'abbellimento dell'abitato.

Art.° Diciassettesimo.

Le spese da farsi nei Posti di 2.ª Categ.ª sono determinate e compiute dal Governo senza intervento alcuno degli altri contribuenti nella parte tecnica ed amministrativa.

Art.° Diciottesimo.

Le spese da farsi ai Posti di 3.ª Categ.ª per la manutenzione delle opere esistenti, sono ugualmente determinate e compiute come nell'Art.° precedente.

Art.° Diciannovesimo.

Le spese per opere nuove ai posti di 3.ª Categoria, se proposte dal Governo, devono rimborsarsi dagli altri contribuenti prima di essere eseguite; se proposte da uno degli altri contribuenti devono rimborsarsi dagli stessi di tutti per essere poi sottoposte alla approvazione del Governo.

Art.° Ventesimo.

Nell'un caso e nell'altro preveduto dai due articoli precedenti le spese, una volta determinate si compiono dal Governo, senza che le altre parti interessate intervengano nella parte tecnica e nell'amministrativa.

Art.° Ventesimo Primo.

Compiute le spese è data comunicazione

agli interessati dell'atto di liquidazione finale accertante la totalità delle spese seguite, e della quota che fa a carico delle parti, le quali dalle Provincie, ~~e Circondari~~, e dai Comuni è versata nelle casse delle Regie Finanze.

Art. Ventesimo Secondo.

Nelle spese pei posti nelle quali concorrono i contribuenti chiamati in queste legge sono comprese quelle del personale inferiore di servizio dei Porti dal Sopraintendente ai posti fino al Sotto Custode dei Porti Canali.

Art. Ventesimo Terzo.

La quotità del concorso stabilito negli articoli precedenti è determinata come segue:

Porti di 1ª Categoria interessamente a carico dello Stato.

Porti di 2ª Categoria:

Per le spese di conservazione e miglioramento a carico dello Stato 90 per %.

A carico del Comune in cui è situato il porto 10 per %.

Per le spese straordinarie approvate per legge speciale:

A carico dello Stato 95 per %.

A carico del Comune in cui è situato il porto: 5 per %.

Per il Porto di Genova e spiaggia di S. Pietroarena la quota a carico del Comune verrà ripartita fra i Comuni di Genova e di S. Pietroarena in ragione

zione della rispettiva popolazione.

Pel Porto di Torres la quota del 10 e 5 per %. verrà ripartita fra i Comuni di Porto Torres, di Sassari in proporzione della rispettiva popolazione.

Porti di 3ª Categoria.

A carico dello Stato 50 per %.

A carico della Provincia in cui è situato il Porto 25 per %.

A carico del Comune: 25 per %, meno le seguenti eccezioni.

Pel Porto di Pozzuoli,

A carico dello Stato 50 per %.

A carico della Provincia di Terra di Lavoro 25 per %.

Id. di quella di Napoli 12.50 p %,

A carico del Comune di Pozzuoli 12.50 p %,

Pel Porto di Castellammare:

A carico dello Stato 50 per %.

A carico della Provincia di Napoli 12.50 p %

Id di Terra di Lavoro — 12.50 p %.

Il del Comune di Castellammare 25 per %.

Pel Porto di Ste Teresa.

A carico dello Stato 50 per %,

A carico della 2ª Calabria ultimo 30 per %

Id della 1ª Id. 20 per %

Porto di Barletta.

A carico dello Stato 50 per %.

Id. della Provincia di Capitanata 12.50 p %.

Id. di quella di Terra di Bari. 12.50 p %.

Id del Comune di Barletta 25 per %.

Art.o Ventesimo Quarto.

In casi speciali della formazione di opere nuove nei porti di 3ª Categoria

la quota di concorso a carico delle Provincie e dei Comuni potrà essere regolata in modo diverso da quello stabilito dalla presente legge e ciò di comune accordo fra di essi in ragione dell'interesse particolare che ciascuno avrà nell'opera e della condizione economica in cui si troverà, purchè il complesso del concorso corrisponda a quello stabilito dall'articolo precedente ed il riparto ottenga l'approvazione del Prefetto della Provincia.

Art. Ventesimo Quinto.

I lavori ai Porti di 1ª Categ. sono a carico dei singoli Comuni e delle associazioni dei Comuni che ne ritraggono benefizio, costituiti liberamente in consorzio ed in quella proporzione che verrà fra essi concertata.

Nel caso in cui la spesa eccedente sovrechiasse le forze del Comune o Comuni principalmente interessati, potrà essere invocato un sussidio della Provincia e quindi dallo Stato. Il sussidio dello Stato però non dovrà mai eccedere il terzo della spesa totale che le parti interessate giustificheranno di fare per le opere per cui è destinato.

Art. Ventesimo Sesto.

I lavori di manutenzione delle opere artificiali nei Porti di 1ª Categ. sono obbligatorii, e per essi è pure obbligatorio

il consorzio dei Comuni interessati.

Art. Ventesimo Settimo.

Pei lavori dei Porti di quarta Categoria eseguiti a carico di singole comunità o di consorzi, l'esame e l'approvazione dei progetti è devoluto al Prefetto della Provincia sentito il parere di un Ispettore dei Porti.
In caso che il detto parere sia contrario al progetto, la decisione è rimessa al Ministero dei Lavori Pubblici.

Art. Ventesimo Ottavo.

Quando lo Stato abbia accordato un sussidio a termine dell'Art. 25, il Ministero anzidetto eserciterà una superiore sorveglianza sull'esecuzione dei lavori.

Art. Ventesimo Nono

Occorrendo di dover eseguire lavori pei quali i Comuni, le Provincie, ed i Consorzi interessati non abbiano mezzi disponibili per pagare immediatamente la quota di concorso che sta a loro carico, ma giustifichino di essere in condizione economica da poter pagare in rate annuali entro un periodo che non oltrepassi gli anni 5 dalla data del compimento delle opere eseguite, il Governo farà la spesa e le quote che stanno a carico delle parti che non hanno mezzi di pagare senza dilazione saranno reintegrate alle finanze nei successivi esercizi.

Art.° Trentesimo.

Quando siano da farsi spese di miglioramento straordinarie nei porti di 2.a Categ.a che esigano la emanazione di una legge speciale di autorizzazione la quota di concorso dei Comuni interessati, sulle giuste rappresentanze dei medesimi sulle quali sia stata la spesa da farsi eccedere i mezzi di cui possono disporre, potrà essere ridotta, e la riduzione sarà fissata nella legge speciale di autorizzazione dell'spesa.

Art.° Trentesimo Primo.

Agli Ufficiali del Genio è affidata la compilazione dei progetti, la direzione, sorveglianza e contabilità dei lavori dei Porti delle tre prime Categ.e e di tutte le spese per fari, segnalamenti di costa, ed altre che siano interamente a carico dello Stato.

Art.° Trentesimo Secondo.

Le spese occorrenti per l'erezione e continua illuminazione e mantenzione dei Fari di qualunque ordine che sarà stabilito presso i Porti di 1.a 2.a e 3.a Categ.a per farne ricaricare la ripartizione e l'entrata sarà a carico dello Stato, delle Provincie, dei Circondarii dei Comuni, come le altre spese del relativo Porto, e nella medesima proporzione.

Art. Trentesimo Terzo

Le spese occorrenti ai Fari e Fanali dei Porti di 1ª Categ. sono a carico dei Comuni interessati.

Art. Trentesimo Quarto

Simili spese occorrenti a tutti gli altri Fari di sorpresta, non che quelle necessarie all'erezione e segnalamento di secche, e punti pericolosi lungo le coste, e di guida alla navigazione siano stabili o galleggianti, sono intieramente a carico dello Stato.

Art. Trentesimo Quinto.

Le fabbriche e gli stabilimenti militari della Marina, non meno che quelli della Sanità marittima, sotto la dipendenza del Competente Dicastero sono interamente a carico dello Stato.

Polizia dei Porti e Spiaggie.

Art. Trentesimo Sesto.

È considerato come lido marittimo di dominio pubblico il tratto di riva del mare compreso fra la linea che forma il battente della più alta mulaglia in tempo di mare calmo, ed una linea parallela alla medesima alla distanza di 65 metri, e che non è occupata da proprietà private con confini accertati.

Art.° Trentesimo Settimo.

Il Lido rimane esclusivamente destinato a comodo e vantaggio delle arti e del Commercio marittimo, ed è soggetto alla giurisdizione dell'Amministrazione dei Lavori pubblici per quanto riguarda i lavori che vi si eseguiscono.

Art.° Trentesimo Ottavo.

Nella zona, che costituisce il Lido marittimo salvo il caso di una legge speciale non si potrà fare alcuna concessione di suolo se non per spese essenzialmente attinenti alla navigazione, alle industrie e al Commercio marittimo.

Tali concessioni saranno tuttavia sempre fatte a titolo precario, e revocabili a bene placito della Amministrazione giù qualunque ragione di pubblico interesse lo esigano.

Il Ministero delle Finanze compete fare quelle concessioni colla decisione del Ministero della Marina e dei Lavori pubblici per quanto riguarda i servizi da esso dipendenti.

Art.° Trentesimo Nono.

Nella zona di cui nel precedente art.° non potrà essere ricostrutto un edificio già esistente che sia stato distrutto senza l'autorizzazione

del Ministero della Marina e dei Lavori Pubblici, i quali potranno sempre dimettere la ricostruzione quando risulti in condizione di arrecare pregiudizio alla conservazione delle spiagge e allo sviluppo delle industrie marittime.

Tale autorizzazione sarà sempre accordata nei limiti fissati da una regolare concessione e tenendi più o meno radi e dove il mare antistante fosse ritenuto da scogliere, di altrimenti in condizioni indatte agli usi marittimi.

Art. Quarantesimo

Il limite di cui all'art. 36 quando si estende al di là di 65 metri è segnalato da demanio pubblico colla distanza di cui all'art. 36 per quella maggiore lunghezza e soggetto alle disposizioni dei precedenti articoli.

Lo stesso varrà per le rade, i porti, i seni, gli ancoraggi, i canali, le lagune, il mare territoriale, le rade ed i golfi.

Art. Quarantesimo Prima

È proibito di escavare e di estrarre arena, ghiaia e pietre, o di praticare altre escavazioni qualunque lungo il lido delle spiagge del mare, e nel recinto dei porti, ad eccezione dei lidi appositamente designati, quali l'estrazione potrà essere libera o soggetta a speciale licenza.

Art°. Quarantesimo Seconda

I siti destinati all'estrazione delle arene e ghiaie, saranno indicati in apposite Tabelle da pubblicarsi in ciascun comune del Circondario marittimo.
Le tabelle saranno firmate dai funzionari di Marina addetti agli Uffici del servizio marittimo, presentate alle osservazioni delle autorità municipali del luogo ed approvate dal Ministero di Marina

Art°. Quarantesimo Terza

Le località che si trovano a distanza minore di 65 metri da abitazioni, fuori da mura di sostegno, edifici, ponti ed altre opere di fabbrica e di pubblica che di privata proprietà, non potranno mai essere comprese nei siti destinati alla libera estrazione marina qualunque tanto per cui si richiede un speciale permesso.

Art°. Quarantesimo Quarta

Quanto ai siti in cui l'estrazione potrà farsi mediante licenza, dovrà questa richiedersi alle Autorità marittime. Eguale l'estrazione debba aver luogo a distanza minore di 65 metri dalle opere di proprietà comunale, o privata, con

nell'art.° precedente, dovrà concorrere il consenso dell'Autorità Municipale.

Art.° Quarantesimo Quinto.

Se nelle operazioni d'imbarco, di sbarco, o di trasbordo e particolarmente in quelle della zavorra, od in qualunque altro modo venisse a cadere nel fondo alcuna parte degli oggetti, e dei materiali, e questi non venissero estratti dagli interessati, saranno dal Capitano della nave, pagate le spese occorrenti per l'estrazione dell'ingombro, giusta la valutazione che sarà fatta dagli Ingegneri del servizio marittimo.

Art.° Quarantesimo Sesto.

Ove per avventura qualche nave, od altro galleggiante restasse sommersa nello interno di un porto, di una stazione marittima, o di un Canale di accesso, i proprietarii dovranno curarne il ricupero, e sgombrare il fondo a tutte loro spese entro il termine che sarà prefisso dalla Capitaneria dietro parere dell'Ufficio delli Ingegneri marittimi, altrimenti il bastimento s'intenderà abbandonato allo Stato, e sarà questi provveduto all'estrazione dell'ingombro a conto della Regia Amministrazione.

Art.° Quarantesimo Settimo.

La dichiarazione di ricupero o di abbandono di un galleggiante sommerso

di cui nell'art.° precedente dovrà essere fatto dai proprietarj nel termine di 10 giorni dalla ricevuta intimazione, e prima che sia eseguita alcuna parte dell'attezzatura, casato, o scafo del galleggiante.

Art.° Quarantesimo Ottavo

In caso di abbandono s'intenderà abbandonato il galleggiante con tutto il suo corredo

Art.° Quarantesimo Nono

In caso di dichiarazione di ricupero, e dopo intrapresa la spesazione, i proprietarj non potranno più abbandonarlo in caso di spesa, ma dovranno compirla a proprie spese

Art.° Cinquantesimo

E' vietato di arrecare danni agli ormeggi dei bastimenti, ed in altro modo qualunque alle banchine, moli, scali, bacini, cateratte, ogiva, parapetti, ganitelli, bricole, corpi morti, colonne d'ormeggio, ed ogni altra opera di proprietà dello Stato nel Porto. Qualora accadessero tali danni, coloro che se ne fossero colpevoli dovranno risarcirli nelle somme determinate da perizia dell'Ufficio degli Ingegneri marittimi.

Art.° Cinquantesimo Primo

Lungo le sponde dei canali, rivi, fossati, che sboccano in un porto, non si potranno aprire cave di pietre, o fare altri lavori considerevoli di escavazione senza il consenso del Prefetto della Provincia, sentito l'avviso dell'Ufficio del Genio civile.

Art.° Cinquantesimo Secondo

La contravvenzione al disposto della presente legge in fatto di polizia dei Porti, e delle spiaggie, è punita con pene di polizia, e con multe che potranno estendersi fino a £. 500.

Art.° Cinquantesimo Terzo

I Regolamenti che emaneranno per l'esecuzione della presente Legge approvata per Decreto Reale previo parere del Consiglio di Stato potranno parimente contenere la comminazione di pene di polizia e di multe non eccedenti le £. 300.

Art.° Cinquantesimo Quarto

Oltre le pene di polizia e le multe anzidette ed il sequestro ove occorra degli oggetti colti in contravvenzione, s'intenderà sempre riservato alle parti il risarcimento dei danni a termini della Legge comune.

Art. 49 Cinquantesimo Quinto

I verbali di accertamento delle contravvenzioni redatti nelle forme prescritte dalle leggi possono essere fatti da qualunque agente giurato della pubblica amministrazione, non che da quelli dei Comuni e dei Carabinieri Reali.

Art. 50 Cinquantesimo Sesto

In caso di contravvenzione, e di pagamento a carico di terzi giusta il disposto della presente Legge, sentiti gli interessati giudicano sommariamente i Capitani dei Porti. La loro sentenza è esecutoria, ed il pagamento delle spese conseguenti potrà aver luogo nelle forme e coi privilegi dei tributi diretti, salva l'azione degli interessati dinanzi ai Tribunali ordinarj, la quale però non potrà sospendere l'effetto della sentenza del Capitano del Porto.

Art. 51 Cinquantesimo Settimo.

Un regolamento sancito per Decreto Reale determinerà le attribuzioni proprie degli Ingegneri del Genio marittimo, e quelle dei Capitani dei porti e Consoli di Marina per ciò che concerne la sorveglianza e conservazione delle opere dei porti e fissera le occorrenti loro relazioni.

Transitorii. Art.° Cinquantesimo Ottavo.

La presente legge per quanto riguarda la competenza delle spese che si fanno per le opere dei Porti, comincierà ad avere effetto dal 1.° dell'anno 1863.

Art.° Cinquantesimo Nono.

A quell'epoca, chiuse e sistemate le contabilità relative alle spese dei porti dello Stato, cesseranno di avere effetto le disposizioni legislative vigenti per la loro Amministrazione, tanto quelle generali, quanto quelle speciali che li riguardano.

Art.° Sessantesimo.

Il Capitolo del Bilancio dell'esercizio 1862 del Ministero dei Lavori pubblici, in cui sono stanziate le somme occorrenti a fare le spese nei porti classificati in 2.a Categoria della legge 20 giugno 1859 per le antiche provincie dello Stato cesserà a fare le spese dei porti medesimi classificati in 3.a Categoria della presente Legge.

Sopra detto Capitolo resterà aperto al Ministero dei Lavori Pubblici un minore credito sufficiente a provvedere durante l'esercizio 1863 alle spese dei Porti delle nuove Provincie classificati in 3.a Categoria della presente Legge e pei quali non esistono speciali stanziamenti in detti Capitoli del Bilancio medesimo.

Art. 4. Seguente tenore Reine.

È derogato a qualunque disposizione di legge, o consuetudine vigente nelle varie Provincie dello Stato in quanto sia diverso da quelle prescritte nella presente.

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

Re d'Italia

Il nostro Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici è autorizzato a presentare al Parlamento nazionale l'unito progetto di legge sul riordinamento dell'amministrazione dei lavori marittimi ed è incaricato di sostenerne la discussione.

Torino 16 novembre 1862

Depretis