

anno 5 numero 6 novembre dicembre 2015

ISBN 978-88-6907-155-3

PATRIMONIO PUBBLICO

*demanio, patrimonio
e beni pubblici*

notiziario bimestrale
di giurisprudenza

EXEO³edizioni

professionisti
pubblica amministrazione

PATRIMONIO PUBBLICO

demanio, patrimonio e beni pubblici

**notiziario bimestrale
di giurisprudenza**

**anno 5 numero 6
novembre dicembre 2015**





fax: 049 9710328 email: info@exeo.it

La presente pubblicazione è composta da una selezione delle notizie più lette - derivanti dalla giurisprudenza in materia di demanio, patrimonio e beni pubblici - pubblicate nel bimestre di riferimento dalla rivista telematica www.patrimoniopubblico.it. Alle massime/sintesi sono associati i brani pertinenti originali delle sentenze a cui si riferiscono.

Copyright © 2015 Exeo S.r.l.. Tutti i diritti riservati. Le massime/sintesi, quando costituiscono una rielaborazione delle pronunce da cui sono tratte, sono opera protetta dal diritto di autore e possono essere utilizzate solo citando la fonte e per fini non commerciali. La classificazione delle stesse e il titolo della notizia costituiscono parimenti opera protetta dal diritto di autore, di cui nessun uso è consentito senza l'autorizzazione di Exeo srl. Quanto alla riproduzione delle sintesi/massime, sono consentite esclusivamente citazioni in virgolettato a titolo di cronaca, studio, critica, recensione, attività della pubblica amministrazione o professionale, accompagnate dall'indicazione della fonte. Ogni altra riproduzione anche parziale e con qualsiasi mezzo è vietata senza l'autorizzazione scritta dell'editore. È consentita la stampa e l'utilizzo in più dispositivi ad esclusivo uso personale della persona fisica acquirente, o del singolo destinatario del prodotto in caso di soggetto acquirente diverso da persona fisica: ogni diversa utilizzazione e diffusione, con qualsiasi mezzo, con qualsiasi scopo e nei confronti di chiunque altro, è vietata. Sarà perseguita nelle sedi opportune ogni violazione dei diritti d'autore e di editore. Alle violazioni si applicano le sanzioni previste dagli art. 171, 171-bis, 171-ter, 174-bis e 174-ter della legge 633/1941.

Disclaimer: pur compiendo ogni ragionevole sforzo per assicurare che le massime/sintesi siano elaborate con la cura necessaria, si avverte che errori, inesattezze, ambiguità od omissioni sono sempre possibili, anche a causa dell'intrinseca complessità della materia e dell'incessante susseguirsi di svariati orientamenti giurisprudenziali di cui può essere dato conto solo parzialmente. Con riguardo a ciò, l'editore, il curatore e gli autori si esimono da ogni responsabilità, invitando l'utente a verificare in ogni caso la massima di interesse con il contenuto della relativa sentenza nel suo testo originale.

Numero finito di elaborare il giorno 30 dicembre 2015 | Materia: beni pubblici | Tipologia: notiziario | Formato: digitale, pdf. | ISBN 978-88-6907-155-3 | Prezzo: € 25,00 IVA compresa singolo numero | Collana: osservatorio di giurisprudenza, diretta da Paolo Loro | Nic: 252 | codice: PAT30 | Acquisto, pagamento e consegna del prodotto avvengono esclusivamente via internet tramite il sito www.exeo.it. | Editore: Exeo srl CF PI RI 03790770287 REA 337549 ROC 15200/2007 c. s. i. v. € 10.000,00, sede legale piazzetta Modin 12 35129 Padova – sede operativa: via Dante Alighieri 6 int. 1 35028 Piove di Sacco PD Luogo di elaborazione presso la sede operativa. L'editore ringrazia per ogni segnalazione o suggerimento inviato a redazione@exeo.it.



professionisti

pubblica amministrazione

www.patrimoniopubblico.it - www.territorio.it - www.exeoedizioni.it

LA SDEMANIALIZZAZIONE DI UN BENE IMMOBILE APPARTENENTE AL DEMANIO FLUVIALE PUÒ AVVENIRE SOLO CON UN PROVVEDIMENTO COSTITUTIVO DELL'AMMINISTRAZIONE

CONSIGLIO DI GIUSTIZIA AMMINISTRATIVA PER LA REGIONE SICILIANA n.574
del 21/07/2015

Relatore: Antonino Anastasi - Presidente: Marco Lipari

DEMANIO E PATRIMONIO --> DEMANIO --> SDEMANIALIZZAZIONE --> TACITA

Sintesi: Nel caso sia pacifica l'appartenenza pregressa di un bene immobile al demanio fluviale, è altresì incontestato che la sclassificazione dello stesso possa conseguire solo ad un provvedimento costitutivo dell'amministrazione, essendo preclusa a termini di legge (art. 947 terzo comma cod. civ.) la sdemanializzazione tacita del demanio fluviale.

Estratto: «Con il terzo motivo, del quale conviene anticipare la trattazione, l'appellante sostiene che il vaglio circa la fondatezza della pretesa sostanziale della proprietaria rientra in realtà nei poteri giurisdizionali del giudice amministrativo. In tal senso l'appellante evidenzia che vari pareri istruttori resi nel tempo dal Genio civile e dall'Ispettorato Ripartimentale delle Foreste hanno riconosciuto che l'area di sedime del fabbricato è ormai esterna alla sezione di deflusso delle acque del torrente Niceto, trovandosi al di là della struttura stradale che collega la S.S. 113 col centro abitato: di talché – non essendo necessarie nuove indagini - si tratta solo di garantire la conclusione del procedimento da parte dell'autorità competente mentre sono superflue oramai quelle competenze tecnico specialistiche che di norma fondano il potere giurisdizionale del Tribunale Superiore. Il mezzo è infondato. Nel caso all'esame è pacifica l'appartenenza pregressa del bene immobile al demanio fluviale ed è altresì incontestato che la sclassificazione dello stesso può conseguire solo ad un provvedimento costitutivo dell'amministrazione, essendo preclusa a termini di legge la sdemanializzazione tacita del demanio fluviale (art. 947 terzo comma cod. civ.).»

GIUDIZIO --> GIURISDIZIONE E COMPETENZA --> TSAP --> DIRETTA INCIDENZA
REGIME ACQUE

Sintesi: La controversia che concerne la perimetrazione dell'area di deflusso delle acque di un torrente e dunque la individuazione dei limiti o confini attuali del relativo alveo, è devoluta alla giurisdizione del Tribunale Superiore delle Acque Pubbliche, in quanto la sua soluzione postula pur sempre un'indagine sulla demanialità idrica.

Estratto: «La controversia concerne dunque al suo fondo la perimetrazione – al momento presente – dell'area di deflusso delle acque del torrente e dunque la individuazione dei limiti o confini attuali del relativo alveo. La stessa è quindi devoluta, come correttamente evidenziato dal TAR nel dispositivo della sentenza impugnata, alla giurisdizione del Tribunale Superiore delle Acque Pubbliche, in quanto la sua soluzione postula pur sempre un'indagine sulla demanialità idrica. (cfr. VI Sez. n. 3279 del 2012). Al riguardo si ricorda infatti che ai sensi dell'art. 143 comma 1 lett. a) T.U. 11 dicembre 1933 n. 1775, sono devoluti alla giurisdizione in unico grado del Tribunale superiore delle acque pubbliche le impugnative contro i provvedimenti amministrativi che, sebbene non costituiscano esercizio di un potere propriamente attinente alla materia delle acque pubbliche, pure riguardino l'utilizzazione del demanio idrico, incidendo in maniera diretta e immediata sul regime delle acque.»

PER STABILIRE L'APPARTENENZA DI UN'AREA AL DEMANIO MARITTIMO È SUFFICIENTE L'INDICAZIONE CATASTALE SOLO SE NON CI SONO INCERTEZZE SULL'INDIVIDUAZIONE DEL CONFINE DEMANIALE

TAR SICILIA, SEZIONE III CATANIA n.1972 del 22/07/2015

Relatore: Agnese Anna Barone - Presidente: Gabriella Guzzardi

DEMANIO E PATRIMONIO --> DEMANIO --> DEMANIO MARITTIMO --> PROCEDIMENTO DI DELIMITAZIONE

Sintesi: Per stabilire l'appartenenza di un'area al demanio marittimo si ritiene sufficiente l'indicazione catastale solo qualora non vi siano elementi di oggettiva incertezza sull'individuazione del confine demaniale.

Sintesi: In presenza di elementi concreti d'incertezza del confine tra l'area demaniale marittima e la proprietà privata, è onere dell'Amministrazione, prima di adottare l'ingiunzione di sgombero, procedere alla delimitazione del confine demaniale ai sensi dell'art. 32 cod. nav., procedimento questo che, sotto il profilo sostanziale, sfocia in un provvedimento meramente dichiarativo (non costitutivo) dell'estensione del demanio marittimo; sotto il profilo procedimentale, rappresenta un indispensabile presupposto per il conseguente legittimo uso del potere di autotutela del demanio stesso e della connessa fascia di rispetto.

Sintesi: Poiché il demanio marittimo, cui appartengono quali beni naturali il lido del mare e la spiaggia ha, a causa della continua azione delle correnti marine sulle coste, una conformazione per natura mutevole, il codice della navigazione all'art. 32 prevede, in capo alla autorità marittima un potere di accertamento della esatta delimitazione delle aree demaniali da esercitarsi, anche d'ufficio, in contraddittorio con i privati proprietari ogni volta che vi sia una situazione di incertezza obiettiva in relazione alle linee di confine.

Estratto: «Dall'esame della documentazione versata in atti, emerge che l'occupazione del suolo demaniale contestata alla ricorrente, si basa essenzialmente sui dati acquisiti nel corso del sopralluogo eseguito da personale della delegazione spiaggia di salina in data 18 dicembre 2013 ove è stato rilevato che “dalla particella demaniale marittima n. 112 del foglio di mappa 21 sono stati sottratti mq 230 ca. mediante la realizzazione di un muro di recinzione di una proprietà privata attigua che ha determinato il deferimento all'autorità giudiziaria del proprietario del fondo” e “che detta occupazione si concretizza dal 1992 ad opera del primo proprietario ...”. Sulla base, quindi, della mera inclusione dell'area oggetto del provvedimento impugnato all'interno della fascia demaniale marittima l'amministrazione ritiene che non vi siano margini di incertezza sulla delimitazione dei confini e che quindi non sia necessaria alcuna preventiva attività di delimitazione in contraddittorio. Tali conclusioni non possono essere, tuttavia, condivise poiché la prevalente giurisprudenza condivisa dal Collegio (cfr., ex multis, Cons Stato. IV, 5 marzo 2015 n. 1093 e T.A.R. Sicilia- Catania, sent. n. 656/2011 e n. 2664/2012 e n. 1031/2013) ritiene che per stabilire l'appartenenza di un'area al demanio sia sufficiente l'indicazione catastale solo qualora non vi siano elementi di oggettiva incertezza sull'individuazione del confine demaniale. Invece, in presenza di elementi concreti d'incertezza del confine tra l'area demaniale e la proprietà privata, è onere dell'Amministrazione, prima di adottare l'ingiunzione di sgombero, procedere alla delimitazione del confine demaniale ai sensi dell'art. 32 cod. nav. procedimento questo che:- sotto il profilo sostanziale, sfocia in un provvedimento meramente dichiarativo (non costitutivo) dell'estensione del demanio marittimo;- sotto il profilo procedimentale, rappresenta un indispensabile presupposto per il conseguente legittimo uso del potere di autotutela del demanio stesso e della connessa fascia di rispetto. Occorre considerare, peraltro, che il demanio marittimo, cui appartengono quali beni naturali il lido del mare e la

spiaggia ha, a causa della continua azione delle correnti marine sulle coste, una conformazione mutevole. Proprio a causa di tale naturale mutevolezza il codice della navigazione all'art. 32 prevede, in capo alla autorità marittima un potere di accertamento della esatta delimitazione delle aree demaniali da esercitarsi, anche d'ufficio, in contraddittorio con i privati proprietari ogni volta che vi sia una situazione di incertezza obiettiva in relazione alle linee di confine.»

UNA DARSENA È DEMANIALE SE È UN'APPENDICE O ACCESSIONE DELLO SPECCHIO D'ACQUA, PRIVATA SE IL CANALE È SOLO UNA FONTE DI ALIMENTAZIONE DELLO SPECCHIO D'ACQUA LONTANO

CORTE DI CASSAZIONE, SEZIONE II CIVILE n.15545 del 23/07/2015
Relatore: Gaetano Antonio Bursese - Presidente: Luigi Piccialli

OPERE ED INTERVENTI --> CASISTICA --> DARSENA

Sintesi: Per stabilire la natura demaniale o privata di una darsena il criterio è il seguente: se c'è prossimità e comunicazione diretta della darsena con l'alveo del fiume (la foce del fiume fa parte di demanio marittimo ex art. 28 c.n.), tale da consentire di ritenere la stessa darsena alla stregua di un'appendice o accessione dello specchio d'acqua, la darsena è demaniale, essendoci anche destinazione all'uso pubblico; se invece il canale è tale da integrare solo una fonte di alimentazione dello specchio d'acqua lontano, la darsena rimane di natura privata.

Sintesi: Nell'ipotesi in cui il proprietario di un suolo sito sull'alveo di un lago realizzi una darsena mediante escavazione del proprio suolo, facendo sì che l'acqua lacustre allaghi lo scavo, non è possibile scindere tra proprietà privata del suolo e proprietà demaniale dell'acqua e così ritenere che la darsena appartenga al privato, salvo il diritto della P.A. alla derivazione. Al contrario, posti i principi di inseparabilità tra acqua ed alveo e di inalienabilità dei beni del demanio pubblico, deve ritenersi che, per accessione alla cosa principale, il terreno, originariamente privato, ma trasformato in darsena, sia divenuto anch'esso demaniale.

Estratto: «Ciò posto, secondo il Collegio la soluzione adottata dalla Corte d'Appello per stabilire la natura demaniale o privata della darsena è conforme alla giurisprudenza di questa S.C.; che questo Collegio ritiene di dover condividere. Il criterio distintivo seguito dalla giurisprudenza di legittimità è il seguente: se c'è prossimità e comunicazione diretta della darsena con l'alveo del fiume (la foce del fiume fa parte di demanio marittimo ex art. 28 c.n.), tale da consentire di ritenere la stessa darsena alla stregua di un'appendice o accessione dello specchio d'acqua, la darsena è demaniale, essendoci anche destinazione all'uso pubblico; se invece il canale è tale da integrare solo una fonte di alimentazione dello specchio d'acqua lontano, la darsena rimane di natura privata. Al riguardo da ultimo, le S. U. (Sentenza n. 26036 del 20/11/2013) si sono così espresse: "Nell'ipotesi in cui il proprietario di un suolo sito sull'alveo di un lago realizzi una darsena mediante escavazione del proprio suolo, facendo sì che l'acqua lacustre allaghi lo scavo, non è possibile scindere tra proprietà privata del suolo e proprietà demaniale dell'acqua e così ritenere che la darsena appartenga al privato, salvo il diritto della P.A. alla derivazione. Al contrario, posti i principi di inseparabilità tra acqua ed alveo e di inalienabilità dei beni del demanio pubblico, deve ritenersi che, per accessione alla cosa principale, il terreno, originariamente privato, ma trasformato in darsena, sia divenuto anch'esso demaniale".»

LA PROCEDURA DI RILASCIO DELLA CONCESSIONE CIMITERIALE PUÒ ESSERE SOSPESA IN ATTESA DEL PERMESSO DI COSTRUIRE

TAR CAMPANIA, SEZIONE VII NAPOLI n.3929 del 24/07/2015

Relatore: Alessandro Pagano - Presidente: Alessandro Pagano

DEMANIO E PATRIMONIO --> CONCESSIONE E AUTORIZZAZIONE --> CONCESSIONE
CIMITERIALE --> OPERE ED INTERVENTI

Sintesi: Non è illegittimo l'arresto del procedimento di rilascio della concessione cimiteriale laddove il richiedente non abbia ottemperato all'invito a richiedere il permesso di costruire per la realizzazione del manufatto progettato.

Estratto: «Ad avviso del Tribunale è dirimente (e già conclusivo) il rilievo che il ricorrente, dopo aver acquisito in data 16.6.2004 la concessione di un'area cimiteriale (e sborsato il relativo importo dovuto), volendo procedere alla edificazione della progettata cappella, inoltrò una DIA, in data 8.11.2004, che, però, non fu ritenuta dalla amministrazione comunale titolo idoneo legittimante l'erigenda costruzione funeraria. In particolare, il ricorrente venne "invitato" con nota prot. 29754 del 6.7.2005 a "presentare regolare istanza al Servizio Urbanistico, corredata dal progetto delle opere a farsi e da tutti gli elaborati di rito, al fine del rilascio del permesso di costruire, propedeutico ed indispensabile per l'avvio delle attività connesse alla materiale realizzazione del manufatto cimiteriale di cui si parla". Può quindi affermarsi che, con la nota richiamata, l'amministrazione ebbe ad evidenziare la necessità di un peculiare procedimento amministrativo da seguire e di uno specifico titolo da acquisire: indicazioni che –allo stato– non risultano seguite (cfr., incontestata relazione dirigenziale prot. 87/AP del 28.05.2015 in fasc. resistente) né contrastate, (illo tempore) nelle dovute forme impugnatorie, dall'attuale ricorrente. Ne consegue, in via decisiva, che l'arresto procedimentale determinatosi fu causato (non dall'amministrazione, ma) dal ricorrente che non può dunque dolersi del (legittimo) silenzio sulla (di molto) successiva nota del 16 dicembre 2014.»

DALL'ART. 1 DEL CODICE DEI BENI CULTURALI E DEL PAESAGGIO SI EVINCE CHE LA CONSERVAZIONE DEL PATRIMONIO È IL PRIMO E INELUDIBILE PASSO PER LA SUA VALORIZZAZIONE

CONSIGLIO DI STATO, SEZIONE VI n.3669 del 27/07/2015

Relatore: Roberta Vigotti - Presidente: Filippo Patroni Griffi

DEMANIO E PATRIMONIO --> BENI CULTURALI E ARCHEOLOGICI -->
VALORIZZAZIONE

Sintesi: Il principio generale del Codice dei beni culturali e del paesaggio espresso all'art. 1, comma 2, per il quale "la tutela e la valorizzazione del patrimonio culturale concorrono a preservare la memoria della comunità nazionale e del suo territorio e a promuovere lo sviluppo della cultura", non costituisce la fruizione pubblica e la valorizzazione del bene quale unica finalità della funzione, ma iscrive anche la tutela a pieno e pari titolo, essendo del tutto evidente che la conservazione di un bene è il primo e ineludibile passo per la sua valorizzazione.

Sintesi: L'art. 45 del Codice dei beni culturali e del paesaggio attribuisce all'Amministrazione la funzione di creare le condizioni affinché il valore dei beni tutelati possa compiutamente esprimersi, senza altra delimitazione spaziale e oggettiva che non quella attinente alla sua causa tipica, che è di "prescrivere le distanze, le misure e le altre norme dirette ad evitare che sia messa in pericolo l'integrità dei beni culturali immobili, ne sia danneggiata la prospettiva o la luce o ne siano alterate le condizioni di ambiente e di decoro", secondo criteri di congruenza, ragionevolezza e proporzionalità. Tali criteri si specificano nel conseguimento di un punto di equilibrio identificabile nella corretta funzionalità dell'esercizio del potere di vincolo: perciò il potere che si manifesta con l'atto amministrativo deve essere esercitato in modo che sia effettivamente congruo e rapportato allo scopo legale per cui è previsto, che, nel caso del vincolo indiretto, concerne la cosiddetta cornice ambientale di un bene culturale: ne deriva che il limite di legittimità in cui si iscrive l'esercizio di tale funzione deve essere ricercato nell'equilibrio che preserva, da un lato, la cura e l'integrità del bene culturale e, dall'altra, che ne consenta la fruizione e la valorizzazione dinamica.

Estratto: «La sentenza impugnata è argomentata a partire da un presupposto di fondo, che non è condivisibile, e che ravvisa una contrapposizione tra la finalità di conservazione e quella di valorizzazione di un bene avente valore culturale. A tale proposito, va innanzitutto ricordato che il principio generale del Codice espresso all'art. 1, comma 2, per il quale "la tutela e la valorizzazione del patrimonio culturale concorrono a preservare la memoria della comunità nazionale e del suo territorio e a promuovere lo sviluppo della cultura", non costituisce la fruizione pubblica e la valorizzazione del bene quale unica finalità della funzione, come sembra ritenere il primo giudice, ma iscrive anche la tutela a pieno e pari titolo (del resto, è del tutto evidente che la conservazione di un bene è il primo e ineludibile passo per la sua valorizzazione). Inoltre, deve essere ancora puntualizzato che non è il bene in sé a costituire oggetto della tutela, ma il valore che sul bene si esprime: perciò, non solo il singolo bene, ma l'intero ambiente potenzialmente interagente con il valore culturale può richiedere una conservazione particolare: e a questo servono le eventuali "prescrizioni di tutela indiretta", cioè il cosiddetto vincolo indiretto conformato dall'art. 45 del Codice. Questa norma attribuisce all'Amministrazione la funzione di creare le condizioni affinché il suddetto valore possa compiutamente esprimersi, senza altra delimitazione spaziale e oggettiva che non quella attinente alla sua causa tipica, che è di "prescrivere le distanze, le misure e le altre norme dirette ad evitare che sia messa in pericolo l'integrità dei beni culturali immobili, ne sia danneggiata la prospettiva o la luce o ne siano alterate le condizioni di ambiente e di decoro", secondo criteri di congruenza, ragionevolezza e proporzionalità. Come è stato già precisato da questo Consiglio di Stato (per tutte, sez. VI, 3 luglio 2012 n. 3893), tali criteri sono tra loro strettamente connessi e si specificano nel conseguimento di un punto di equilibrio identificabile nella corretta funzionalità dell'esercizio del potere di vincolo: perciò il potere che si manifesta con l'atto amministrativo deve essere esercitato in modo che sia effettivamente congruo e rapportato allo scopo legale per cui è previsto. Scopo legale che, nel caso del vincolo indiretto, concerne, come si è detto, la cosiddetta cornice ambientale di un bene culturale: ne deriva che il limite di legittimità in cui si iscrive l'esercizio di tale funzione deve essere ricercato nell'equilibrio che preserva, da un lato, la cura e l'integrità del bene culturale e, dall'altra, che ne consenta la fruizione e la valorizzazione dinamica.»

SERVIZI PORTUALI: LE OPERAZIONI DI IMBARCO E SBARCO DI AUTOMEZZI SONO ACCESSORIE AL TRAGHETTAMENTO E QUINDI NON DEVONO ESSERE AFFIDATE IN CONCESSIONE CON GARA PUBBLICA

TAR CALABRIA, SEZIONE REGGIO CALABRIA n.801 del 27/07/2015

Relatore: Filippo Maria Tropiano - Presidente: Roberto Politi

DEMANIO E PATRIMONIO --> CONCESSIONE E AUTORIZZAZIONE --> CONCESSIONE DEMANIALE MARITTIMA --> TIPOLOGIE --> SERVIZI E OPERAZIONI PORTUALI

Sintesi: In materia portuale, le prestazioni possono essere qualificate come specialistiche, se caratterizzate da una particolare competenza tecnica per loro natura nautica (pilotaggio, rimorchio, battellaggio, ormeggio) o per la tipologia delle prestazioni rese dal concessionario fornitore per la sicurezza stessa delle lavorazioni (quando si inseriscono in un unico ciclo produttivo integrato del servizio di trasporto), mentre la complementarità e l'accessorietà consistono nel fatto che i servizi portuali, pur essendo attività distinte da quelle facenti parte del ciclo delle operazioni portuali ma in ruolo servente a queste, devono essere funzionali al proficuo svolgimento del ciclo stesso contribuendo a migliorarne la qualità in termini di produttività, celerità e snellezza, o devono essere necessari per eliminare residui o conseguenze indesiderate delle operazioni portuali.

Sintesi: Ai sensi dell'art. 1 del D.M. 14 novembre 1994, che elenca i servizi portuali di interesse generale, si inferisce che le operazioni di imbarco e sbarco di automezzi, con quelle connesse di incolonnamento e stazionamento dei mezzi gommati, non costituiscono servizio portuale di interesse generale, ma un semplice accessorio dell'opera di traghettamento che, rientrando nell'ambito dell'attività dell'armatore privato, non devono essere affidate in concessione mediante gara pubblica.

Estratto: «5. L'individuazione dei servizi ammessi deve essere compiuta da parte dell'autorità competente, sulla base delle esigenze operative del porto, delle imprese autorizzate e operanti, e delle specifiche necessità risultanti dall'organizzazione locale del lavoro portuale»; A sua volta, l'art. 1 del D.M. 31 marzo 1995 n. 585, concernente l'esercizio di attività portuali, dispone invece che "Le operazioni portuali indicate nel comma 1, dell' art. 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, non possono essere espletate se non a seguito di autorizzazione rilasciata dall'autorità portuale, o laddove non istituita, ovvero prima del suo insediamento, dall'organizzazione portuale. Nei restanti porti l'autorizzazione viene rilasciata dal capo del circondario". Dal che deriva che, in materia portuale, le prestazioni possono essere qualificate come specialistiche, se caratterizzate da una particolare competenza tecnica per loro natura nautica (pilotaggio, rimorchio, battellaggio, ormeggio) o per la tipologia delle prestazioni rese dal concessionario fornitore per la sicurezza stessa delle lavorazioni (quando si inseriscono in un unico ciclo produttivo integrato del servizio di trasporto), mentre la complementarità e l'accessorietà consistono nel fatto che i servizi portuali, pur essendo attività distinte da quelle facenti parte del ciclo delle operazioni portuali ma in ruolo servente a queste, devono essere funzionali al proficuo svolgimento del ciclo stesso contribuendo a migliorarne la qualità in termini di produttività, celerità e snellezza, o devono essere necessari per eliminare residui o conseguenze indesiderate delle operazioni portuali (di regola, d'interesse generale quali gru di banchina, rizzaggi, movimentazione dei container e loro spuntature, pesatura e controllo di sigilli, bunkeraggio, approvvigionamenti per la nave, raccolta dei rifiuti, espletamento di adempimenti doganali, nel genere consistenti in attività rivolte a coprire l'intero ciclo dei servizi richiesti da una nave in funzione del miglior espletamento delle operazioni portuali).2.2 Va poi osservato come, ai sensi dell'art. 1 del D.M. 14 novembre 1994, che elenca i servizi portuali di interesse generale, di cui all'art. 6, comma 5, della legge 28 gennaio 1994 n. 84, le stazioni marittime passeggeri, gli accosti e i parcheggi attrezzati e le strutture di supporto all'autotrasporto sono soltanto quelle infrastrutture che, per importanza economica, dimensione e complessità di funzioni, presentano un'autonoma rilevanza di carattere generale, senza essere strettamente connesse o funzionali alle operazioni portuali, ovvero a quelle di imbarco e sbarco di merci. Da tale indicazione normativa è stato inferito che le operazioni di imbarco e sbarco di automezzi, con quelle connesse di incolonnamento e stazionamento dei mezzi gommati, non costituiscono servizio portuale di interesse generale, ma un semplice accessorio dell'opera di traghettamento che, rientrando nell'ambito dell'attività dell'armatore privato, non devono essere affidate in concessione mediante gara pubblica (T.A.R. Sicilia, Catania, 11 agosto 2004 n. 2111).»

Sintesi: La previsione dettata dall'art. 35 del D.Lgs. 272/1999, recante l'adeguamento, tra l'altro, della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, riferendosi a tutte le operazioni connesse, anche preliminari, all'imbarco e/o sbarco dalle navi traghetto, privilegia l'esigenza di assicurare la sicurezza di operazioni che, se svolte in ambito portuale in modo funzionale all'operazione portuale stessa, hanno senz'altro rilevanza sotto tale profilo e dunque richiedono il possesso dei necessari requisiti autorizzatori previsti dalla legge, da cui non si può prescindere in alcun caso.

Estratto: «Come già osservato in giurisprudenza (cfr. T.A.R. Toscana, 7 agosto 2009 n. 1356), acquista decisivo valore ermeneutico la previsione dettata dall'art. 35 del D.Lgs. 272/1999, recante l'adeguamento, tra l'altro, della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali. Tale disposizione è decisiva in quanto disciplina lo stivaggio dei veicoli e la sistemazione a bordo di navi traghetto e navi a carico orizzontale, indicando una serie complessa di attività che il datore di lavoro deve porre in essere per effettuare tali operazioni nelle necessarie ed indefettibili condizioni di sicurezza. Per i fini di cui si tratta, viene in rilievo tutta la prima parte dell'art. 35, ed in particolare le lett. da a) a g), ove sono indicate le prescrizioni necessarie a garantire le operazioni in sicurezza prodromiche all'imbarco. La lett. c), in specie, prevede le seguenti prescrizioni: "i veicoli e le merci siano distanziati in maniera da consentire un agevole accesso ai lavoratori addetti alle operazioni di rizzaggio e derizzaggio e comunque intorno ad ogni veicolo sia lasciato uno spazio libero non inferiore a 40 cm", che evidenziano come siano anche le operazioni di incolonnamento delle autovetture ad essere considerate per i fini che ne occupa, non essendo immaginabile che tale attività possa avvenire in assenza di tali cautele. Se dunque anche l'attività in questione è normativamente qualificata come "attività portuale", ne consegue l'infondatezza delle tesi della ricorrente secondo cui le operazioni di incolonnamento degli autoveicoli, anche se finalizzate all'imbarco sulle navi traghetto, e dunque effettuate in ambito portuale, dovrebbero essere considerate alla stregua della attività libere, non prevedendo esse la movimentazione, elemento considerato imprescindibile della attività portuali, né potendosi configurare quali servizi connessi non avendo natura specialistica né accessoria. Il tenore della norma, che si riferisce proprio a tutte le operazioni connesse, anche preliminari, all'imbarco e/o sbarco dalle navi traghetto, non contiene alcun distinguo sul punto che possa confermare l'interpretazione proposta, privilegiando, invece, l'esigenza di assicurare la sicurezza di operazioni che, se svolte in ambito portuale in modo funzionale all'operazione portuale stessa, hanno senz'altro rilevanza sotto tale profilo e dunque richiedono il possesso dei necessari requisiti previsti dalla legge, da cui non si può prescindere in alcun caso (cfr., in termini, T.A.R. Lazio, sez. III-ter, 17 ottobre 2014 n. 10472).»

LA CONTROVERSIA CIRCA LA PROPRIETÀ PUBBLICA O PRIVATA DI UNA STRADA SPETTA AL GIUDICE ORDINARIO

TAR CAMPANIA, SEZIONE VII NAPOLI n.4031 del 28/07/2015
Relatore: Luca De Gennaro - Presidente: Alessandro Pagano

GIUDIZIO --> GIURISDIZIONE E COMPETENZA --> STRADE

Sintesi: La controversia circa la proprietà, pubblica o privata, di una strada, o circa l'esistenza di diritti di uso pubblico su una strada privata è devoluta alla giurisdizione del giudice ordinario, giacché investe l'accertamento dell'esistenza e dell'estensione di diritti soggettivi, dei privati o della pubblica amministrazione.

Estratto: «Va prioritariamente delibata la questione di difetto di giurisdizione, sollevata d'ufficio all'udienza del 18 giugno 2015, ai sensi dell'art. 73 cod. proc. amm. Secondo noti principi, ai fini del

riparto della giurisdizione tra giudice ordinario e giudice amministrativo rileva il *petitum* sostanziale ovvero l'intrinseca natura della posizione dedotta in giudizio. Ciò posto, la giurisprudenza ha più volte affermato che la controversia circa la proprietà, pubblica o privata, di una strada, o circa l'esistenza di diritti di uso pubblico su una strada privata, è devoluta alla giurisdizione del giudice ordinario, giacché investe l'accertamento dell'esistenza e dell'estensione di diritti soggettivi, dei privati o della p.A. (ex multis Cass. Civ. SS.UU., 27 gennaio 2010, n. 1624; Cons. Stato, 10 settembre 2009, n. 5422). Nel caso di specie la controversia ha ad oggetto la proprietà di un'area stradale in merito alla quale le parti vantano pretese di natura petitoria: l'oggetto del presente giudizio investe appunto una questione prettamente privatistica, concernente l'accertamento della titolarità del diritto di proprietà delle particelle in questione. Ne consegue che la giurisdizione della presente causa spetta al giudice ordinario. Non ha rilevanza che la contestazione della proprietà degli istanti sia contenuta in un atto formale del Comune; l'atto impugnato non è infatti un provvedimento amministrativo, espressione del potere autoritativo dell'amministrazione comunale, ma un atto di indirizzo - privo di effetti ablatori - meramente dichiarativo della proprietà comunale delle particelle in questione. Va quindi dichiarato il difetto di giurisdizione dell'adito giudice in favore del giudice ordinario, con conseguente inammissibilità del presente ricorso.»

LE OPERAZIONI DI INCOLONNAMENTO DEGLI AUTOVEICOLI NEI PORTI NON È ATTIVITÀ LIBERA

TAR CALABRIA, SEZIONE REGGIO CALABRIA n.805 del 28/07/2015

Relatore: Francesca Romano - Presidente: Roberto Politi

DEMANIO E PATRIMONIO --> CONCESSIONE E AUTORIZZAZIONE --> CONCESSIONE DEMANIALE MARITTIMA --> TIPOLOGIE --> SERVIZI E OPERAZIONI PORTUALI

Sintesi: In materia di servizi portuali, le prestazioni possono essere qualificate come specialistiche, se caratterizzate da una particolare competenza tecnica per loro natura nautica (pilotaggio, rimorchio, battellaggio, ormeggio) o per la tipologia delle prestazioni rese dal concessionario fornitore per la sicurezza stessa delle lavorazioni (quando si inseriscono in un unico ciclo produttivo integrato del servizio di trasporto).

Sintesi: In materia di servizi portuali, i requisiti della complementarità e dell'accessorietà consistono nel fatto che i servizi portuali, pur essendo attività distinte da quelle facenti parte del ciclo delle operazioni portuali ma in ruolo servente a queste, devono essere funzionali al proficuo svolgimento del ciclo stesso contribuendo a migliorarne la qualità in termini di produttività, celerità e snellezza, o devono essere necessari per eliminare residui o conseguenze indesiderate delle operazioni portuali (di regola, d'interesse generale quali gru di banchina, rizzaggi, movimentazione dei container e loro spuntature, pesatura e controllo di sigilli, bunkeraggio, approvvigionamenti per la nave, raccolta dei rifiuti, espletamento di adempimenti doganali, nel genere consistenti in attività rivolte a coprire l'intero ciclo dei servizi richiesti da una nave in funzione del miglior espletamento delle operazioni portuali).

Sintesi: Le operazioni di incolonnamento degli autoveicoli, anche se finalizzate all'imbarco su navi traghetto, non possono essere considerate alla stregua di attività libere, ma sono operazioni portuali riservate ai soggetti in possesso dei requisiti di legge.

Estratto: «2. Ciò posto, recita l'art. 16, comma 1, legge 28 gennaio 1994 n. 84: "Sono operazioni portuali il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale. Sono servizi portuali quelli riferiti a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali. I servizi ammessi sono individuati dalle autorità portuali, o,

laddove non istituite, dalle autorità marittime, attraverso una specifica regolamentazione da emanare in conformità dei criteri vincolanti fissati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione". Il D.M. 6 febbraio 2001, n. 132, all'art. 2, prevede che: "1. Sono servizi portuali le attività imprenditoriali consistenti nelle prestazioni specialistiche, che siano complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali, da rendersi su richiesta di soggetti autorizzati allo svolgimento anche in autoproduzione delle operazioni portuali. 2. Per "ciclo delle operazioni portuali" si intende l'insieme delle operazioni di carico, scarico, trasbordo, deposito, movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, rese in ambito portuale dalle imprese, autorizzate ai sensi dell'articolo 16, comma 3, della legge ciascuna nella propria autonomia organizzativa, finalizzato al passaggio del carico o di parte di esso da una nave ad un'altra o ad altra modalità di trasporto e viceversa. 3. Il carattere specialistico delle prestazioni da ammettere come servizi portuali è costituito dalla particolare competenza tecnica del fornitore, rappresentata anche dalla disponibilità di attrezzature e/o macchinari specificatamente dedicati alla fornitura del servizio. 4. Il carattere complementare ed accessorio delle prestazioni da ammettere come servizi portuali è costituito dalla circostanza che, pur trattandosi di attività distinte da quelle facenti parte del ciclo delle operazioni portuali, siano funzionali al proficuo svolgimento del medesimo, contribuiscano a migliorare la qualità di quest'ultimo in termini di produttività, celerità e snellezza, risultino necessarie per eliminare i residui o le conseguenze indesiderate delle attività del ciclo. 5. L'individuazione dei servizi ammessi deve essere compiuta da parte dell'autorità competente, sulla base delle esigenze operative del porto, delle imprese autorizzate e operanti, e delle specifiche necessità risultanti dall'organizzazione locale del lavoro portuale". A sua volta, l'art. 1, D.M. 31 marzo 1995 n. 585, concernente l'esercizio di attività portuali, dispone invece che "Le operazioni portuali indicate nel comma 1, dell' art. 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, non possono essere espletate se non a seguito di autorizzazione rilasciata dall'autorità portuale, o laddove non istituita, ovvero prima del suo insediamento, dall'organizzazione portuale. Nei restanti porti l'autorizzazione viene rilasciata dal capo del circondario". Dal che deriva che, in materia portuale, le prestazioni possono essere qualificate come specialistiche, se caratterizzate da una particolare competenza tecnica per loro natura nautica (pilotaggio, rimorchio, battellaggio, ormeggio) o per la tipologia delle prestazioni rese dal concessionario fornitore per la sicurezza stessa delle lavorazioni (quando si inseriscono in un unico ciclo produttivo integrato del servizio di trasporto), mentre la complementarità e l'accessorietà consistono nel fatto che i servizi portuali, pur essendo attività distinte da quelle facenti parte del ciclo delle operazioni portuali ma in ruolo servente a queste, devono essere funzionali al proficuo svolgimento del ciclo stesso contribuendo a migliorarne la qualità in termini di produttività, celerità e snellezza, o devono essere necessari per eliminare residui o conseguenze indesiderate delle operazioni portuali (di regola, d'interesse generale quali gru di banchina, rizzaggi, movimentazione dei container e loro spuntature, pesatura e controllo di sigilli, bunkeraggio, approvvigionamenti per la nave, raccolta dei rifiuti, espletamento di adempimenti doganali, nel genere consistenti in attività rivolte a coprire l'intero ciclo dei servizi richiesti da una nave in funzione del miglior espletamento delle operazioni portuali). 2.1. Va poi osservato come, ai sensi dell'art. 1, D.M. 14 novembre 1994, che elenca i servizi portuali di interesse generale, di cui all'art. 6, comma 5, della legge 28 gennaio 1994 n. 84, le stazioni marittime passeggeri, gli accosti e i parcheggi attrezzati e le strutture di supporto all'autotrasporto sono soltanto quelle infrastrutture che, per importanza economica, dimensione e complessità di funzioni, presentano un'autonoma rilevanza di carattere generale, senza essere strettamente connesse o funzionali alle operazioni portuali, ovvero a quelle di imbarco e sbarco di merci. Da tale indicazione normativa è stato inferito che le operazioni di imbarco e sbarco di automezzi, con quelle connesse di incolonnamento e stazionamento dei mezzi gommati, non costituiscono servizio portuale di interesse generale, ma un semplice accessorio dell'opera di traghettamento che, rientrando nell'ambito dell'attività dell'armatore privato, non devono essere affidate in concessione mediante gara pubblica (T.A.R. Sicilia, Catania, 11 agosto 2004 n. 2111). 2.2. L'interpretazione del primo comma dell'art. 16 deve, dunque, essere condotta sotto il profilo letterale e sistematico. Sotto il primo profilo è fuori di dubbio che le operazioni riguardanti i passeggeri ed i loro automezzi non sono contemplate nella elencazione del primo comma. Solo interpretando estensivamente il termine "merci e di ogni altro materiale" si possono includere in tale concetto anche le persone e le loro automobili. Sotto il profilo sistematico, peraltro, autorevole giurisprudenza (cfr. C.G.A.R.S., 22 aprile 2008 n. 329) ha ritenuto che proprio una tale interpretazione

estensiva sia da rifiutare. È stato, al riguardo, sostenuto che l'intera legge n. 84/1994 è diretta a riordinare il settore portuale inteso principalmente come strumento per il commercio. Nell'ambito portuale sono individuate tre distinte categorie di attività. La prima è quella delle attività portuali vere e proprie, indicate dal comma primo dell'articolo 16 come il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito etc. delle merci. Le seconde sono individuate come servizi specialistici, complementari o accessori al ciclo delle attività portuali e sono previste dal medesimo comma. Infine, la terza categoria è prevista dall'art. 6 della stessa legge e definita come "servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'art. 16 comma 1". Per le tre categorie è previsto un regime autorizzatorio variamente regolato. Si tratta, in sostanza, di attività imprenditoriali derivanti da diritti in attesa di espansione e come tali non risalenti alla piena libertà d'impresa di cui all'art. 41 Cost. Indirettamente, la legge prevede una quarta categoria di attività, del tutto libere, che risulta per esclusione dalla individuazione delle tre categorie autorizzabili. In particolare, l'articolo 6 citato rinvia ad un regolamento del Ministro dei trasporti la concreta individuazione di tali servizi. Dall'esame del regolamento citato, di cui al D.M. 14 novembre 1994, il giudice d'appello siciliano ha tratto il convincimento che, dal momento che "sette sono i servizi generali soggetti ad autorizzazione individuati", e che tra essi non è presente quello relativo alla attività di sbarco/imbarco automezzi, allora necessariamente lo svolgimento di tale attività non è assoggettata a regime autorizzatorio. La sentenza in rassegna, invero, dà conto che "alla lettera E) dell'art. 1 ... è ben vero indicato "E) Stazioni marittime passeggeri. Gestione delle stazioni marittime e servizi di supporto ai passeggeri"; peraltro sostenendo che "è evidente ... che tale voce si riferisce ai servizi propri della stazione marittima: biglietteria, prenotazioni etc. e non alle operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri e delle autovetture al seguito che si svolgono sulle banchine e sono direttamente connesse con il servizio di trasporto nella sua concreta operatività". A conclusione di tale ragionamento, il Collegio palermitano ha escluso l'obbligatorietà di un titolo autorizzatorio ai fini dell'esercizio della attività propedeutica all'imbarco dei passeggeri e delle autovetture.

2.3. La sezione ritiene di doversi discostare dall'illustrato orientamento, quantunque così autorevolmente pronunciato. Come già osservato in giurisprudenza (cfr. T.A.R. Toscana, 7 agosto 2009 n. 1356), acquista decisivo valore ermeneutico la previsione dettata dall'art. 35, d.lgs. 272/1999, recante l'adeguamento, tra l'altro, della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali. Tale disposizione è decisiva in quanto disciplina lo stivaggio dei veicoli e la sistemazione a bordo di navi traghetto e navi a carico orizzontale, indicando una serie complessa di attività che il datore di lavoro deve porre in essere per effettuare tali operazioni nelle necessarie ed indefettibili condizioni di sicurezza. Per i fini di cui si tratta, viene in rilievo tutta la prima parte dell'art. 35, ed in particolare le lett. da a) a g), ove sono indicate le prescrizioni necessarie a garantire le operazioni in sicurezza prodromiche all'imbarco. La lett. c), in specie, prevede le seguenti prescrizioni: "i veicoli e le merci siano distanziati in maniera da consentire un agevole accesso ai lavoratori addetti alle operazioni di rizzaggio e derizzaggio e comunque intorno ad ogni veicolo sia lasciato uno spazio libero non inferiore a 40 cm", che evidenziano come siano anche le operazioni di incolonnamento delle autovetture ad essere considerate per i fini che ne occupa, non essendo immaginabile che tale attività possa avvenire in assenza di tali cautele. Se, dunque, anche l'attività in questione è normativamente qualificata come "attività portuale", ne consegue l'infondatezza delle tesi della ricorrente secondo cui le operazioni di incolonnamento degli autoveicoli, anche se finalizzate all'imbarco sulle navi traghetto, e dunque effettuate in ambito portuale, dovrebbero essere considerate alla stregua della attività libere, non prevedendo esse la movimentazione, elemento considerato imprescindibile delle attività portuali, né potendosi configurare quali servizi connessi non avendo natura specialistica né accessoria. Il tenore della norma, che si riferisce proprio a tutte le operazioni connesse, anche preliminari, all'imbarco e/o sbarco dalle navi traghetto, non contiene alcun distinguo sul punto che possa confermare l'interpretazione proposta, privilegiando, invece, l'esigenza di assicurare la sicurezza di operazioni che, se svolte in ambito portuale in modo funzionale all'operazione portuale stessa, hanno senz'altro rilevanza sotto tale profilo e dunque richiedono il possesso dei necessari requisiti previsti dalla legge, da cui non si può prescindere in alcun caso (cfr., in termini, T.A.R. Lazio, sez. III-ter, 17 ottobre 2014 n. 10472).»

LA PROROGA AUTOMATICA EX L. 194/2009 SI RIFERISCE ALLE SOLE CONCESSIONI DEMANIALI MARITTIME

TAR SARDEGNA, SEZIONE II n.966 del 29/07/2015

Relatore: Giorgio Manca - Presidente: Francesco Scano

DEMANIO E PATRIMONIO --> CONCESSIONE E AUTORIZZAZIONE --> CESSAZIONE DEL RAPPORTO --> PROROGA --> DECRETO 194/2009 MILLEPROROGHE

Sintesi: Non è ammissibile una proroga automatica delle concessione per occupazione di suolo pubblico per effetto del disposto dell'art. 1, comma 18, della legge n. 194/2009, poiché tale disposizione (in disparte la compatibilità con il diritto dell'U.E., che, peraltro, impone l'adozione di una interpretazione restrittiva del suo ambito di applicazione) si riferisce alle sole concessioni demaniali marittime.

Estratto: «6.2. - Come accennato, il manufatto è stato realizzato su area di proprietà del Comune (e destinato a chiosco bar-ristorante) sulla base di un'autorizzazione paesaggistica rilasciata dalla Regione con determinazione del 13 giugno 2008, n. 1302, i cui effetti sono stati esplicitamente limitati alla durata di "cinque anni dalla data di emissione del presente provvedimento, trascorso il quale l'installazione del manufatto (...)dovrà essere sottoposta a nuova determinazione". Pertanto, essendo il provvedimento datato 13 giugno 2008, l'efficacia dell'autorizzazione è venuta meno alla data del 13 giugno 2013. Poiché nessun'altra autorizzazione paesaggistica risulta né richiesta né rilasciata dopo la predetta scadenza, il mantenimento sull'area comunale del manufatto di cui trattasi deve ritenersi privo del titolo giuridico idoneo sotto il profilo della disciplina di tutela paesaggistica.6.4. - Ciò posto, sono prive di pregio anche le ulteriori doglianze sollevate dal ricorrente:- quanto alla pretesa proroga automatica della concessione (per effetto del disposto dell'art. 1, comma 18, della legge n. 194/2009), è sufficiente osservare che la disposizione (in disparte la compatibilità con il diritto dell'U.E., che, peraltro, impone l'adozione di una interpretazione restrittiva del suo ambito di applicazione) si riferisce alle sole concessioni demaniali marittime;- quanto, invece, alla proroga degli effetti dell'autorizzazione paesaggistica in base al novellato art. 146, comma 4, del d.lgs. n. 42/2004, la sua inapplicabilità deriva dalla circostanza che al tempo dell'entrata in vigore della modifica invocata dal ricorrente (di cui all'art. 30, comma 3, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, cit.) l'autorizzazione paesaggistica era già scaduta.»

I CONSORZI DI BONIFICA POSSONO ESSERE CHIAMATI A RISPONDERE IN PROPRIO DEI DANNI ARRECATI A TERZI NELL'ESERCIZIO O MANCATO ESERCIZIO DELLE FUNZIONI LORO ATTRIBUITE DALLE REGIONI

CORTE DI CASSAZIONE, SEZIONE III CIVILE n.16196 del 30/07/2015

Relatore: Raffaella Lanzillo - Presidente: Giuseppe Maria Berruti

DEMANIO E PATRIMONIO --> ACQUE --> BONIFICA --> CONSORZI DI BONIFICA

Sintesi: Poiché è indubbio che i Consorzi di bonifica debbano contribuire allo svolgimento delle funzioni attribuite alle Regioni in materia di acque, tanto che il loro funzionamento è reso possibile da appositi finanziamenti regionali, è parimenti indubbio che - quali persone giuridiche - possano essere chiamate a

rispondere in proprio dei danni arrecati a terzi nell'esercizio, o per il mancato esercizio, delle funzioni loro attribuite.

Estratto: «La Corte di appello ha individuato la responsabilità del Consorzio essenzialmente in base alla disposizione della L.R. Campania 11 aprile 1985, n. 23, art. 8, comma 1 a norma del quale "I Consorzi di bonifica integrale provvedono alla gestione, manutenzione, esercizio degli impianti e delle opere pubbliche di bonifica integrale", ed ha richiamato a conferma il contenuto dello Statuto del Consorzio ricorrente, il quale dispone che all'ente è stato affidato il compito di governare lo smaltimento delle acque superficiali...tramite canali, manufatti idraulici e impianti di sollevamento, e di provvedere alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere pubbliche di bonifica.È indubbio che il D.P.R. n. 616 del 1977 abbia trasferito alle Regioni le molteplici funzioni in tema di polizia delle acque, fermo restando il principio per cui la Regione si avvale della collaborazione dei Consorzi di bonifica per provvedere alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere idrauliche, nonché per l'esecuzione degli interventi di pulizia dei canali e di rimozione dei materiali di risulta, ivi inclusi quelli abusivamente riversati nei corsi d'acqua.La citata L.R. Campania n. 23 del 1985, dispone altresì che i Consorzi di bonifica sono persone giuridiche pubbliche ed hanno fra le proprie finalità istituzionali l'esecuzione, la manutenzione e l'esercizio delle opere pubbliche di bonifica (T.U. n. 215 del 1933, art. 59; L.R. Campania, artt. 9 e 8).È indubbio, quindi, che i Consorzi - ed in particolare quello convenuto nel presente giudizio - debbano contribuire allo svolgimento delle funzioni attribuite alle Regioni in materia di acque, tanto che il loro funzionamento è reso possibile da appositi finanziamenti regionali, ed è indubbio che - quali persone giuridiche - possano essere chiamate a rispondere in proprio dei danni arrecati a terzi nell'esercizio, o per il mancato esercizio, come nel caso in esame, delle funzioni loro attribuite.»

GIUDIZIO --> GIURISDIZIONE E COMPETENZA --> TRAP

Sintesi: La ripartizione della competenza fra il giudice ordinario e il tribunale regionale delle acque pubbliche, nelle controversie aventi per oggetto il risarcimento dei danni derivanti da atti posti in essere dalla P.A., deve essere effettuata attribuendo alla competenza dei tribunali regionali delle acque le domande in relazione alle quali vengano coinvolti apprezzamenti circa la delibera, la progettazione e l'attuazione di opere idrauliche o comunque, le scelte dell'amministrazione per la tutela di interessi generali correlati al regime delle acque. Spetta invece al tribunale ordinario la cognizione delle controversie che si ricolleghino solo indirettamente e occasionalmente alle vicende relative al governo delle acque, come quelle in cui si deduca la violazione delle comuni regole di prudenza e diligenza che, dovendo essere osservate per evitare lesioni all'altrui diritto, non richiedono valutazioni ed apprezzamenti tecnici, tipici delle funzioni pubbliche esercitate, ma restano nell'ambito di un'attività doverosa per evitare pericoli a terzi.

Estratto: «La norma del R.D. 11 dicembre 1933, n. 1775, art. 140, lett. e) dispone che appartengono in primo grado alla cognizione dei Tribunale delle acque pubbliche le controversie per risarcimento dei danni che siano dipendenti "da qualunque opera eseguita dalla pubblica amministrazione, o da qualunque provvedimento emesso dall'autorità amministrativa" ai sensi del T.U. 25 luglio 1904, n. 523, art. 2 e successive modificazioni.La norma fa riferimento alle domande risarcitorie conseguenti a specifici atti o provvedimenti della p.a. e - letta ed applicata nel contesto complessivo dell'art. 140 e delle fattispecie da esso contemplate - concerne i casi in cui vengano in questione i danni provocati nell'esercizio dei poteri di governo delle acque nell'interesse generale della collettività: i casi in cui si discuta, per esempio, della demanialità delle acque (art. 140, lett. a); dei limiti, dell'alveo e delle sponde dei corsi o bacini (art. 140, lett. b); dei diritti a derivazioni e utilizzazioni di acque pubbliche (lett. c); delle occupazioni di fondi per l'esecuzione di opere idrauliche e della determinazione dei relativi indennizzi (lett. d), e così via.Il T.U. 25 luglio 1904, n. 523, art. 2 richiamato dall'art. 140, parimenti riguarda il potere della pubblica amministrazione di statuire e provvedere sulle opere di qualunque natura, attinenti al buon regime delle acque pubbliche, alla difesa e conservazione delle sponde dei corsi d'acqua e simili, alle eventuali decisioni sulla modifica, cessazione o distruzione delle opere in essere.I danni in relazione ai quali sussiste la