

**“BREVI NOTE SULLA RECENTE DELIBERA N. 29-2008 DELLA CORTE
CONTI RELATIVA ALLA GESTIONE DELLA RISCOSSIONE DEI CANONI
NELLE CONCESSIONI DEL DEMANIO MARITTIMO”**

di Giuseppe Girone, Condirezione Generale Legale e Patrimonio Anas

La Corte dei conti è intervenuta, con la deliberazione n. 29-2008-G, in materia di gestione del demanio marittimo, approvando la relazione di accompagnamento e provvedendo alla relativa trasmissione della stessa alle Amministrazioni competenti.

L'indagine della magistratura contabile ha evidenziato che gli introiti spettanti allo Stato derivanti dalle concessioni dei beni demaniali¹ sono risultati molto inferiori rispetto alle previsioni di bilancio, fatta eccezione solo per l'anno 2000.

Come è noto, la più recente dottrina configura i beni demaniali marittimi come potenzialmente idonei a soddisfare un'impresicata serie di interessi pubblico-sociali connessi al mare che si attualizzano e mutano a seconda del periodo storico e della realtà socio-economica; il passaggio da una concezione propriamente statica della proprietà pubblica ad una fase che si potrebbe definire dinamica, per una incisiva utilizzazione economica della proprietà stessa.

L'ampia categoria dei «pubblici usi del mare», comprendente il demanio marittimo, è una categoria aperta e include, secondo le opinioni degli esperti della materia, non solo gli usi tradizionali della difesa, della navigazione e del traffico marittimo, ma anche quelli della pesca e delle attività cantieristiche connesse alla navigazione, nonché degli usi correlati all'industria, al commercio, al turismo, alla balneazione, alla fruizione del paesaggio e del tempo libero.

Pertanto, questa molteplicità di utilizzi ha comportato una distinzione ovvero una divisione dei beni demaniali marittimi in tre classi individuate secondo l'uso:

- *uso diretto* da parte della stessa pubblica amministrazione marittima;
- *uso generale* da parte di tutti i membri della collettività per il soddisfacimento di esigenze a carattere sociale;
- *uso particolare* da parte di singoli destinatari di specifici provvedimenti concessori.

Per quanto riguarda l'uso particolare, l'Autorità amministrativa, compatibilmente con le esigenze del pubblico utilizzo, può concedere l'occupazione e l'uso, anche esclusivo, di beni demaniali e di zone di mare

¹ Per un approfondimento sui beni demaniali si rimanda all'articolo ["BREVI NOTE SUL DEMANIO MARITTIMO E SULLE PROCEDURE DI INFORMATIZZAZIONE"](#), pubblicato su www.contabilita-pubblica.it

territoriale, per un determinato periodo di tempo, mediante l'emissione di un provvedimento amministrativo ad hoc denominato "concessione".

Le concessioni demaniali presentano alcuni caratteri generali comuni ma sono disomogenee sotto il profilo funzionale.

I caratteri comuni possono così sintetizzarsi:

- non hanno oggetto i beni del demanio, bensì particolari utilizzazioni degli stessi;
- sono atti autoritativi a carattere costitutivo, poiché conferiscono ai concessionari la titolarità di situazioni giuridiche non comprese nella loro sfera giuridica patrimoniale;
- sono sempre revocabili con atto discrezionale in relazione ad interessi pubblici sopravvenuti.

Le funzioni dei provvedimenti concessori in oggetto non sono omogenee, poiché varie e diverse sono le destinazioni cui è suscettibile il demanio marittimo e sono così distinte:

- concessioni di cose, che hanno ad oggetto il bene demaniale inteso quale ambito spaziale (porzione di spiaggia per consentire un accesso diretto a mare);
- concessioni di beni da attrezzare per rendere un servizio al pubblico, in cui il bene demaniale costituisce il bene strumentale ad una impresa di servizi (tratto di spiaggia per l'impianto di uno stabilimento balneare);
- concessione a fine di produzione, in cui il bene demaniale si pone esso stesso come mezzo di produzione (concessioni di pesca, sfruttamento del fondo marino, estrazione di ghiaia).

Nel caso di più richieste per una medesima concessione, è preferito il richiedente che offra maggiori garanzie di proficua utilizzazione della stessa e si proponga di avvalersi di questa per uso che, a giudizio dell'amministrazione, risponda ad un più rilevante interesse pubblico. In sede di rinnovo è data precedenza alle concessioni già rilasciate rispetto alle nuove istanze. Inoltre, al fine della tutela dell'ambiente costiero, per il rilascio di nuove concessioni a fine turistico-ricreative, sono preferite le richieste che importano attrezzature non fisse e completamente amovibili.

A seguito dell'emanazione del provvedimento concessorio sorge un rapporto di diritto pubblico tra l'amministrazione concedente e il concessionario che acquista:

- il diritto all'uso del bene demaniale, trattasi di un vero e proprio diritto reale nei confronti dei terzi, tutelabile con l'esercizio delle azioni civilistiche;
- l'obbligo di prestazione a titolo di garanzia dell'osservanza delle prescrizioni legislative e provvedimenti di apposita cauzione nella misura determinata dall'autorità in considerazione del contenuto e del provvedimento concessorio;
- il dovere di sottostare ai controlli esperiti dall'amministrazione;
- il dovere di utilizzazione del bene demaniale, a pena di decadenza;
- infine, l'obbligo di pagamento del canone (art. 39 cod. navigazione) la cui misura è determinata dall'atto di concessione secondo i criteri direttivi indicati dalla Legge 494/1993.

I canoni delle concessioni demaniali marittime presentano caratteri che possono avvicinarli ai tributi, o alle tasse, o ad altre indistinte ipotesi di prestazioni patrimoniali imposte.

L'importo del canone concessorio, ormai, non è più determinato con valutazioni discrezionali, ma in base a criteri e parametri stabiliti dalla legge, come superficie, tipo di costruzioni, valore di mercato e la sua riscossione coattiva viene perseguita con procedure analoghe a quelle dei debiti tributari (iscrizioni a ruolo; intervento del concessionario pubblico della riscossione). Diversamente dalle imposte il canone non è dovuto e calcolato in relazione alla capacità contributiva del concessionario o alle manifestazioni di tale sua capacità, poiché rappresenta una sorta di corrispettivo richiestogli per l'uso particolare di un bene di proprietà collettiva.

Le entrate attese dalla riscossione dei proventi spettanti all'erario per l'uso del demanio marittimo dipendono da vari fattori: anzitutto dall'importo dei canoni, dai criteri della loro quantificazione e dal funzionamento delle procedure di riscossione, ma anche dall'adeguato esercizio dei poteri di indirizzo, di vigilanza e di controllo riguardanti l'utilizzazione dei beni.

Le concessioni sono rilasciate per una vasta gamma di finalità ed usi, nel presupposto che l'intervento del concessionario possa apportare maggiore utilità del bene in relazione alle esigenze della collettività.

Dal punto di vista delle entrate erariali, le concessioni danno diritto al proprietario-Stato di percepire un canone, oltre che di incamerare le pertinenze eventualmente costruite sul demanio al termine della concessione (art. 49 cod. navigazione).

Il canone viene indicato nell'atto di concessione e dovrebbe essere determinato in relazione all'estensione dell'area della concessione, allo scopo della medesima e ai profitti potenziali del concessionario.

L'evoluzione dei criteri di determinazione dei canoni è stata caratterizzata da una serie di "fasi". Nel primo periodo, durato fino al 1989, il canone è stato quantificato caso per caso con valutazioni di tipo discrezionale, facenti capo alle Autorità marittime, alle Intendenze di finanza e agli Uffici tecnico erariali, in modo da tener conto, in particolare, della utilità economica che poteva esser tratta dalla concessione.

Con la Legge 5.5.1989 n. 160, (art. 10), di conversione, con modificazioni, del D.L. 4.3.1989 n. 77, e con il decreto interministeriale di attuazione (D.I. del 19.7.1989), il criterio della discrezionalità fu nella sostanza abbandonato e sostituito dall'applicazione di elementi di quantificazione oggettiva, come l'estensione delle superfici, le volumetrie delle pertinenze, la natura, di facile o difficile rimozione e delle eventuali costruzioni. La procedura fu così snellita e semplificata, ma la diversità della valenza economica delle varie concessioni risultò messa in secondo piano.

Dopo poco, tuttavia, furono nuovamente modificati i criteri e le misure dei canoni, in quanto con la Legge n. 165 del 26.6.1990 (art. 12, comma 6), di conversione, con modificazioni, del D.L. 27.4.1990 n. 90, venne stabilito un adeguamento degli importi, elevando il livello da due a quattro volte rispetto a quelli del 1988, tenendo conto non solo delle caratteristiche oggettive ma, altresì, "delle capacità reddituali dei beni dati in concessione" e rinviando la concreta attuazione degli aumenti ad un decreto interministeriale dell'allora Ministro della marina mercantile, di concerto con quelli delle finanze e del tesoro.

Questa disciplina, contrassegnata da varie difficoltà di applicazione, ebbe ben presto a cessare poiché il decreto interministeriale di attuazione, che era stato emanato in data 18.10.1990, fu infatti annullato dal TAR del Lazio, sez. III, n. 1456 del 5.11.1992, in conseguenza dell'accoglimento di un ricorso di un concessionario.

Fu quindi introdotta una nuova normativa, a decorrere dal 1.1.1994, con il D.L. n. 400/1993, come convertito, con modificazioni, nella Legge n. 494/1993. Il relativo regolamento attuativo per le concessioni turistico-ricreative fu peraltro emanato dal Ministro dei trasporti e della navigazione solo dopo più di cinque anni (D.M. n. 342 del 5.8.1998).

Con tali provvedimenti la determinazione dei canoni con finalità turistico-ricreative fu differenziata in base alla diversa "valenza turistica" del territorio nazionale costiero (alta, media, minore) e, nell'ambito di aree della medesima valenza turistica, con l'applicazione di importi a mq., indicati in apposite tabelle, diversi a seconda delle caratteristiche della concessione, e cioè se rilasciata per l'uso di aree scoperte o meno, e/o con impianti di facile o difficile rimozione e/o con pertinenze; per gli specchi

d'acqua, fu applicato il criterio dei canoni decrescenti con l'aumento della distanza dalla costa. Con le suddette disposizioni si cercò di conciliare e combinare i diversi criteri dell'estensione delle aree, del tipo dei manufatti costruiti e della potenziale redditività delle concessioni.

La individuazione della valenza turistica delle singole aree fu rimessa alle decisioni delle Regioni territorialmente competenti (DM n. 342/1998 art. 6).

La gran maggioranza evitò di deliberare in merito e di conseguenza, fu applicato per tutte il calcolo, meno oneroso, della valenza "minore".

La normativa è restata in vigore, nella sostanza, fino al 31.12.2006, allorché è stata modificata, con decorrenza 1.1.2007, dalla legge finanziaria 2007 (Legge 27.12.2006, n. 296, art. 1, commi 251-257). Essa, comunque, ha avuto un'applicazione travagliata e controversa, a causa, secondo le valutazioni del Ministero dei trasporti, di una serie di ragioni che "hanno reso difficile mantenere sotto controllo la corrispondenza tra l'azione amministrativa e l'attività di determinazione e riscossione dei canoni". Il Ministero ha individuato tali difficoltà, in particolare, nella complessità della disciplina da applicare, in quanto derivante dalla successione di una serie di disposizioni legislative e regolamentari, ma altresì nelle non semplici problematiche connesse al trasferimento, prima per delega e poi per diretto conferimento, alle Regioni, e da queste ai Comuni, delle competenze amministrative in materia di gestione del demanio marittimo.

Nel periodo precedente all'intervento della Legge finanziaria del 2007 il Governo ha elaborato una riforma dei criteri e delle misure dei canoni per le concessioni turistico-ricreative, senza alcun seguito. Il progetto di legge tra le altre cose prevedeva un aumento del 300% dei canoni relativi alle tabelle di cui al D.M. del 1998.

È importante soffermarsi sugli aspetti principali della disciplina introdotta dal 1.1.2007, con legge e senza la previsione di decreti attuativi, com'era stato invece prescritto in passato, per le concessioni con finalità turistico-ricreative nonché per quelle della nautica da diporto (L. n. 296/2006, art. 1, comma 252).

Sono stati mantenuti il criterio della suddivisione delle aree costiere a seconda la loro "valenza turistica", con identificazione da farsi da parte della Regione ed il criterio della applicazione di tabelle di canoni a mq. differenziate tra aree scoperte, aree con opere amovibili o di facile rimozione, aree sulle quali insistono opere inamovibili o di difficile rimozione e specchi acquei.

Inoltre, è stata eliminata la categoria della valenza turistica minore, ma è restata la differenziazione tra aree di categoria A e B, rispettivamente di alta e normale valenza turistica, con l'applicazione degli importi di canone previsti per la categoria B (valenza turistica normale) in caso di mancata identificazione della categoria da parte della Regione.

L'identificazione della categoria A da parte delle Regioni è stata incentivata, ove ne ricorrano le condizioni, con la devoluzione a loro favore del 10% dei maggiori introiti derivanti dalle concessioni su beni di tale specie. Ma, non avendo alcuna Regione attribuito ad aree delle sue coste la categoria A, per tutte si applicano i criteri delle aree di valenza turistica normale.

Si comprende facilmente come l'attuazione di questa disciplina richieda l'attività, la collaborazione ed il riscontro da parte di tutti i soggetti interessati (concedente, concessionario, Agenzie del demanio e del territorio).

La finanziaria 2007 ha disposto l'applicazione dei medesimi criteri di quantificazione dei canoni per le concessioni con finalità turistico-ricreative anche alle strutture dedicate alla nautica da diporto (porti turistici, approdi turistici, punti di ormeggio), con l'abrogazione dell'art. 10, comma 4 della Legge 27.12.1997 n. 449. Valgono dunque pure per queste strutture, tra l'altro, la distinzione tra opere amovibili e non e la quantificazione del canone commisurata ai valori di mercato delle pertinenze oggetto di sfruttamento commerciale.

Nulla è stato modificato circa l'aggiornamento annuale dei canoni come previsto dal D.L. 400/1993, che continua ad essere disposto con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti sulla base della media degli indici determinati dall'Istat per i prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati e per i corrispondenti valori per il mercato all'ingrosso. La decorrenza di tali aggiornamenti, ritenuta operante non dal 1998, ma sin dal 1994, secondo l'interpretazione dell'Agenzia del demanio, non è stata da ultimo condivisa a livello dell'Avvocatura generale dello Stato e delle competenti Commissioni parlamentari

Fino al 31.12.1997 i titolari delle concessioni dovevano versare i canoni presso gli Uffici locali del registro, che, attraverso queste operazioni di incasso, potevano disporre ed utilizzare a fini di controllo e di monitoraggio i dati relativi alle riscossioni effettuate, che venivano quindi inseriti in una procedura informatizzata e resi così disponibili per le Amministrazioni competenti (trasporti e finanze).

Dal 1.1.1998, con l'abolizione dei servizi autonomi di cassa dipendenti dal Dipartimento delle entrate, stabilita dal D. Lgs.vo 9.7.1997, n. 237, e successive integrazioni, la riscossione di varie tipologie di entrate, tra i quali i canoni derivanti dalla utilizzazione di beni del demanio e le somme dovute per l'utilizzazione senza titolo (art. 2), è stata affidata al concessionario del servizio di riscossione dei tributi e agli istituti di credito.

Ai concessionari del servizio è stato fatto obbligo di trasmettere in tempi molto ravvicinati i dati relativi ad ogni operazione di riscossione e di versamento alle sezioni di tesoreria provinciale dello Stato e alle casse degli enti destinatari (art. 4/4).

Tornando alla delibera della Corte dei conti, il quadro che emerge dall'indagine della Sezione centrale di controllo sulla riscossione dei canoni concessori è preoccupante.

Nella relazione si evidenzia come il rilevante divario tra le previsioni di entrata e le somme accertate e riscosse sia imputabile alle carenze gestionali nello svolgimento dell'attività amministrativa nonché a "una costante tendenza a sovrastimare le capacità e possibilità di incasso. Ancora, viene sottolineato che i residui attivi, cioè le somme accertate, ma non riscosse e/o non incassate, sono risultati di elevata entità alla fine di tutti gli esercizi considerati (dal 2000 in poi), raggiungendo alla fine dell'esercizio 2007 l'importo di quasi 67,9 milioni, a conferma delle difficoltà di realizzo delle riscossioni.

Inoltre, la lotta contro l'inadempimento dell'obbligo di pagare i canoni (e contro gli abusivismi) e le conseguenti riscossioni coattive, attraverso le iscrizioni a ruolo e la successiva procedura esecutiva, hanno dato un esito piuttosto incerto e quanto mai deludente in termini di incassi.

Una responsabilità più diretta per quanto sopra rilevato va riferita, a livello centrale, all'Agenzia del demanio, in quanto competente a proporre le previsioni di entrata, ad indicare alle sue filiali sul territorio l'interpretazione ritenuta più corretta delle norme relative ai calcoli dei canoni e a controllare la riscossione ed il versamento dei medesimi.

Tuttavia, ciò non può far escludere anche una responsabilità dei Ministeri per altri aspetti competenti e comunque vigilanti sull'attività dell'Agenzia del demanio e sui risultati dalla stessa conseguiti né può far sottovalutare il comportamento di Regioni e Comuni, non sempre funzionale a pretendere e ad ottenere l'assolvimento degli obblighi di legge.

Si precisa che l'esercizio delle funzioni di gestione amministrativa delle concessioni demaniali marittime, originariamente attribuite esclusivamente allo Stato, è passato progressivamente alle Regioni e agli enti locali, con l'eccezione di talune competenze rimaste tuttora all'Amministrazione centrale.

La situazione rilevata dai magistrati della Sezione di controllo può essere legata all'ordinamento attuale del settore che deriva da una lunga e complessa evoluzione in materia di competenze gestionali, iniziata con il DPR n. 616/1977 e conclusasi, dal punto di vista dell'effettiva operatività, solo nel 2001-2002.²

La conclusione di questo processo evolutivo, avvenuto attraverso una serie di successive disposizioni di legge e decreti attuativi e caratterizzato da incertezze e conflitti applicativi, non del tutto venuti meno, è in questo momento vigente una ripartizione delle competenze di gestione tra lo Stato,

² Per un approfondimento sull'evoluzione della gestione del demanio si rimanda all'articolo ["BREVI NOTE SULL'EVOLUZIONE DELLA GESTIONE DEL DEMANIO MARITTIMO"](#) pubblicato su www.contabilita-pubblica.it

che mantiene, in proporzione, attribuzioni residuali, le Regioni, e, sussidiariamente, i Comuni.

La spettanza degli introiti delle concessioni ed occupazioni del demanio marittimo prescinde però dalla suddetta ripartizione in quanto è attribuita unicamente allo Stato, nella sua qualità di proprietario dei beni, come in più occasioni ha ribadito la Corte costituzionale.

Va precisato, tuttavia, che lo Stato non ha diritti sui proventi delle concessioni rilasciate e gestite dalle Autorità portuali valutati in oltre 115 milioni complessivi nel 2006, e di Regioni a statuto speciale, come la Sicilia, cui compete la proprietà dei beni del demanio marittimo.

L'indagine mette in luce come questo sistema, basato sulla separazione tra la titolarità delle responsabilità gestionali ed amministrative e la titolarità dei proventi pubblici di tali attività, che dà luogo ad una sorta di "federalismo monco", è fonte, com'è emerso dall'indagine, di difficoltà ed inconvenienti e porta anzi a porsi l'interrogativo, di ordine generale, sulla stessa possibilità di un suo soddisfacente funzionamento. Nasce da questa considerazione, oltre all'esigenza della massima collaborazione tra organi ed enti di centro e di periferia, l'eventualità di valutare l'ipotesi di una partecipazione ai proventi delle concessioni e dell'uso del demanio marittimo a favore delle Regioni costiere e dei Comuni delegati, con riferimento alla possibile attuazione di un modello di federalismo particolarmente attento al problema della ripartizione di responsabilità e risorse.

Inoltre, la relazione evidenzia come gli importi riscuotibili sono di consistenza ed incassabilità molto diversa in relazione alle prescrizioni di differenti regimi concessori, a seconda delle finalità delle concessioni. Vi sono, dunque, vari "gruppi" di canoni (per usi industriali, cantieristici, di approvvigionamento energetico, pesca, acquicoltura, turismo, balneazione ecc), ma il settore di gran lunga più considerato dal legislatore e di maggior rilievo, tenuto conto del numero e valore economico delle concessioni, circa l'80% del totale, è quello turistico - ricreativo e della navigazione da diporto, oggetto delle ultime, innovative disposizioni sui criteri e misure dei canoni di cui alla legge n. 296/2006, finanziaria per il 2007.

La presenza di efficienti ed efficaci poteri di vigilanza e di controllo sulla gestione delle concessioni e nell'attività di riscossione è di ovvia importanza per la migliore realizzazione degli obiettivi voluti dal legislatore ed ai fini dell'introito dei canoni (nonché degli indennizzi, argomento non rientrante però nell'indagine e perciò trattato soltanto per rapidi cenni ma certamente di assoluto rilievo stante la dimensione dell'abusivismo).

Sotto i profili della vigilanza e controllo vanno dunque valutati i risultati conseguiti dai soggetti competenti e coinvolti, che sono, a livello centrale, i Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e finanze e l'Agenzia del demanio.

La Corte, sulla base di quanto rilevato, nella relazione di accompagnamento pone l'attenzione sulle esigenze, problematiche e indica una possibile serie di interventi da applicare al più presto.

Quindi, è necessario un maggior coordinamento delle attività dei diversi soggetti coinvolti sia nella stesura, interpretazione e applicazione delle norme che nell'attività di previsione, accertamento e riscossione, con particolare riferimento, a livello locale, ai rapporti con Regioni e Comuni.

Non è da escludere un eventuale, infatti, un eventuale intervento legislativo di interpretazione autentica, o una nuova circolare per il settore delle concessioni con finalità turistico-ricreative, nonché l'ipotesi di prevedere, nell'ottica del funzionamento di una riforma in senso federalista, una partecipazione agli introiti di spettanza dello Stato a favore delle Regioni e Comuni delegati in considerazione delle loro competenze gestionali.

Poi, non meno importante una scelta condivisa e definitiva sul futuro del Servizio informativo del demanio marittimo (S.I.D.) o su possibili soluzioni alternative allo stesso in grado di assicurare la necessaria, adeguata conoscenza dell'utilizzo delle aree del demanio marittimo.

A tal proposito vorrei dare qualche informazione più approfondita in relazione al Sistema Informativo Demanio.

La realizzazione del SID è stata avviata nel 1993 e nasce con l'obiettivo di consentire un'efficace gestione dei beni del demanio marittimo attraverso la puntuale identificazione e conoscenza del loro reale stato d'uso disponendo, per l'intero territorio nazionale, di una cartografia catastale puntualmente aggiornata e revisionata.

Bisogna sottolineare che è stato fatto un enorme lavoro per creare la banca dati, secondo le direttive fornite dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, dall'Agenzia del Territorio e dall'Agenzia del Demanio ed inoltre, tutto il lavoro è stato sviluppato secondo le indicazioni del Centro Nazionale per l'Informatica nella Pubblica Amministrazione ex AIPA ed è costantemente monitorato secondo la normativa prevista dal D.Lgs. 39/93.

Per la banca dati, è stata effettuata una capillare raccolta documentale di copie "validate", con appositi verbali sottoscritti dalle Autorità competenti, di tutti gli atti ufficiali emessi per il controllo e la gestione del tratto di competenza demaniale di tutte le Capitanerie di Porto d'Italia.

La ricerca dei documenti è stata effettuata tra mille difficoltà logistiche ed ambientali. Gli operatori, autorizzati dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, dislocati sull'intero territorio di interesse progettuale si sono trovati a fronteggiare inimmaginabili difficoltà consultando e reperendo, negli archivi, provvedimenti ed atti risalenti ad inizio secolo da inserire nell'apposita banca dati.

L'area di intervento ha interessato la zona demaniale marittima e la relativa fascia di rispetto dell'intero territorio nazionale per uno sviluppo di ca. 7.500 km di costa.

La capillarità delle informazioni e la qualità dei dati, inserite nella banca dati del S.I.D. possono costituire lo strumento di riferimento per la gestione del demanio marittimo e di interesse per larghi settori della Pubblica Amministrazione centrale e locale.

L'indagine della Corte dei conti pone l'interrogativo sulla "attuale o non lontana adeguatezza" del funzionamento del Sistema Informativo del Demanio (S.I.D.).

Il funzionamento del sistema ha subito le difficoltà causate dal passaggio delle competenze gestionali che si è avuto negli ultimi anni ed, anche, da una certa "indifferenza" ed "ostruzionismo" degli addetti ai lavori. Tutto ciò ha complicato e, sicuramente, rallentato l'implementazione e l'aggiornamento della banca dati.

Tuttavia, bisognerebbe, su iniziativa delle Regioni, indurre tutti gli enti locali delegati all'utilizzo generale del Sistema informativo.

Inoltre, c'è la necessità di un potenziamento delle infrastrutture del Sistema nonché dell'assistenza e della formazione per gli utenti istituzionali e quindi di risorse ed investimenti ulteriori che porterebbero ad un'evoluzione del S.I.D, affinché possa diventare una struttura interattiva di produzione degli atti di concessione, con il superamento, in tal modo, di una concezione, riduttiva, di strumento soltanto o prevalentemente finalizzato all'informazione e all'archivio.

Il S.I.D. dovrebbe dunque poter fungere da punto di gestione per tutti i soggetti interessati, compresi Regioni e Comuni, giovandosi di ogni possibile sinergia, anche tra le Agenzie fiscali, ma altresì della disponibilità, inevitabilmente, di adeguate risorse finanziarie. A tal scopo dovrebbe rivelarsi opportuna anche una risistemazione normativa, in senso rafforzativo, del suddetto Sistema.

Infine, la Corte dei conti individua soluzioni semplici ma non meno importanti come l'adozione, nella registrazione degli atti relativi ai beni demaniali, di una classificazione specifica delle concessioni del demanio marittimo come mezzo ulteriore della loro individuazione, con una parallela verifica dell'attualità ed esigibilità dei residui attivi e delle cause del mancato versamento di importi da tempo riscossi.

Et de hoc satis!