

SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

30° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MARTEDÌ 26 GENNAIO 1982

Presidenza del Presidente VINCELLI

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

« Ulteriore proroga del termine relativo alle espropriazioni ed all'esecuzione delle opere di sistemazione dell'ex promontorio di San Benigno in Genova di cui alla legge 10 maggio 1970, n. 326, di integrazione alle disposizioni del regio decreto-legge 6 febbraio 1927, n. 321, convertito in legge 29 dicembre 1927, n. 2693, nonché alle correlative disposizioni del testo unico 16 gennaio 1936, n. 801, concernente la costituzione del Consorzio autonomo del porto di Genova » (1593), d'iniziativa dei senatori Pastorino ed altri

(Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE	Pag. 195, 197, 198 e <i>passim</i>
BENASSI (PCI)	197
GUSSO (DC)	197
PATRIARCA, sottosegretario di Stato per la marina mercantile	198
SANTUZ, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	199
TONUTTI (DC), relatore alla Commissione 196, 198	

I lavori hanno inizio alle ore 16,45.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

« Ulteriore proroga del termine relativo alle espropriazioni ed all'esecuzione delle opere di sistemazione dell'ex promontorio di San Benigno in Genova di cui alla legge 10 maggio 1970, n. 326, di integrazione alle disposizioni del regio decreto-legge 6 febbraio 1927, n. 321, convertito in legge 29 dicembre 1927, n. 2693, nonché alle correlative disposizioni del testo unico 16 gennaio 1936, n. 801, concernente la costituzione del Consorzio autonomo del porto di Genova » (1593), d'iniziativa dei senatori Pastorino ed altri

(Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ulteriore proroga del termine relativo alle espropriazioni ed all'esecuzione delle opere di sistemazione dell'ex promontorio di San Benigno in Genova di cui alla legge 10 maggio 1970, n. 326, di integrazione alle disposi-

zioni del regio decreto-legge 6 febbraio 1927, n. 321, convertito in legge 29 dicembre 1927, n. 2693, nonché alle correlative disposizioni del testo unico 16 gennaio 1936, n. 801, concernente la costituzione del Consorzio autonomo del porto di Genova», d'iniziativa dei senatori Pastorino, Benassi e Fossa.

Prego il senatore Tonutti di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

T O N U T T I , *relatore alla Commissione.* Onorevoli colleghi, il disegno di legge tende a prorogare ulteriormente il termine relativo alle espropriazioni ed all'esecuzione delle opere di sistemazione dell'ex promontorio di San Benigno in Genova; termine che era già stato portato a cinquantacinque anni, con l'articolo 1 della legge 10 maggio 1970, n. 326, dopo i dodici previsti originariamente con il progetto del 12 agosto 1925 ed i quaranta previsti nel 1959. Oggi, infatti, la particolare situazione esistente e le difficoltà incontrate nell'attuazione del progetto, riguardante l'organizzazione portuale e la formazione di nuove banchine portuali nella zona di Sampierdarena, nonché la sistemazione del promontorio di San Benigno, richiedono tale ulteriore proroga di quindici anni.

Non starò ora ad illustrare le difficoltà che si presentano, specie per quanto riguarda l'attuazione di opere pubbliche di natura così complessa, che richiedono non solo l'intervento del Ministero dei lavori pubblici ma anche un'attività attuativa non indifferente. Penso quindi che la richiesta, appoggiata anche dal Consorzio del porto di Genova, debba essere accettata.

Il disegno di legge, però, non prevede solo la proroga dei termini stabiliti dalla legislazione precedente, ma introduce, con l'articolo 2, una modifica ad altre disposizioni contenute in leggi precedenti in relazione ai poteri del Consorzio sugli interventi di attuazione del progetto in questione. Le innovazioni riguardano la possibilità del Consorzio autonomo del porto di Genova di operare sia direttamente sia attraverso rapporti convenzionali con privati proprietari di aree, in deroga a quanto era previsto appunto nella legislazione precedente, per la quale si stabiliva — mi riferisco al regio decreto-legge

6 febbraio 1927, n. 321, convertito nella legge 29 dicembre 1927, n. 2693 — che le opere descritte avrebbero dovuto essere eseguite esclusivamente a cura del Consorzio del porto di Genova. Inoltre si introduce la possibilità per il Consorzio di attuare investimenti anche collegandosi con proprietari o con interessi di proprietà che incidano nell'area, e quindi la possibilità di convenzioni.

Nel secondo comma dell'articolo 2 si prevede poi la possibilità, nel quadro di tale indirizzo, della sostituzione della parte privata con il Consorzio in caso di inadempienza. Nel terzo comma, infine, si prevede un'ulteriore modifica della legislazione vigente per quanto riguarda le aree che erano state del demanio e che sono interessate dalle convenzioni di cui al secondo comma: tali aree sono cioè sdemanializzate e restano assegnate al Consorzio autonomo del porto. La legislazione precedente, infatti, prevedeva che qualora le aree non fossero state usufruite per costruzioni sarebbero passate al demanio portuale; nella nuova impostazione che viene data al problema, esistendo la necessità di interventi anche a livello di privati, si prevede quindi che le aree stesse, già acquisite al patrimonio del Consorzio autonomo del porto, dopo essere state sdemanializzate, restino assegnate al Consorzio medesimo, che le renderà disponibili per le ulteriori finalità che si potranno stabilire, anche in relazione alle convenzioni con privati.

Quindi, nella logica del primo comma dell'articolo 2, che prevede la necessità di intervenire attraverso accordi tra enti pubblici e privati, si inserisce la norma dell'ultimo comma.

Mi sembra che il provvedimento rivesta una particolare importanza, specie — come dicevo all'inizio — per l'attuazione del vecchio progetto riguardante la zona di Sampierdarena e del promontorio di San Benigno, e che le innovazioni da esso previste rappresentino, direi, la conseguenza di una esperienza lunga, faticosa ed anche pesante: con esse, si darà oltretutto la possibilità al Consorzio di avere la collaborazione dei proprietari e degli operatori privati per portare a termine i lavori necessari.

8^a COMMISSIONE

30° RESOCONTO STEN. (26 gennaio 1982)

Raccomando pertanto alla Commissione la sollecita approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

BENASSI. Ringrazio il relatore Tonutti per la sua chiarezza di esposizione in ordine a questo disegno di legge che, come è stato detto, ha una sua precisa ragion d'essere, tenendo conto, da una parte, dell'esigenza di ristrutturare tutta l'area di San Benigno di Sampierdarena e, dall'altra, di far sì che l'uso di quell'area sia finalizzata a scopi portuali.

Questa necessità è stata avvertita dal Comune, dal Consorzio autonomo del porto di Genova e da un consorzio di privati in quanto tutti e tre i soggetti sono interessati, in rapporto all'area portuale come al resto del territorio genovese e al Piano regolatore della città, alla costruzione di centri direzionali e commerciali aventi attinenza con l'attività portuale e commerciale genovese. Io non sono interessato a sapere chi dei tre soggetti che hanno definito quest'accordo-quadro ne trae un maggiore beneficio. Penso che il maggior beneficio vada alla struttura portuale e genovese, quindi all'economia in generale. È questo un motivo sufficiente per riconoscere all'accordo-quadro un valore che per essere concreto e realizzabile ha bisogno, appunto, dell'approvazione del disegno di legge all'esame, perchè sia l'articolo 1 con la proroga dei termini sia l'articolo 2 con quanto propone in ordine alle convenzioni con i privati, all'uso portuale e alla sdemanializzazione di alcune aree, consentono la traduzione in pratica dell'accordo-quadro realizzato dai tre soggetti cui ho accennato: Comune, Consorzio portuale e consorzio dei privati.

Io credo che dovrebbe essere particolarmente lieto per questo disegno di legge il senatore Gusso — e non lo dico per fare una polemica — il quale non perde occasione, allorchando si discutono questioni portuali, di far riferimento al finanziamento dei privati e certamente avrà notato che l'articolo 2 del provvedimento è tutto basato su questo obiettivo.

GUSO. Finalmente!

BENASSI. Lei, onorevole Gusso, dice « finalmente! », ma bisogna vedere il significato di questa esclamazione. Per quanto concerne il disegno di legge è limitato a queste convenzioni, all'uso portuale definito di quelle aree, anche se naturalmente prevede la sdemanializzazione e la conservazione della proprietà privata.

Quindi, anzichè proiettare una immagine dei rapporti all'interno di questa complessa realtà, che sembra identificabile in una specie di scontro per vedere chi dei diversi soggetti operanti nell'ambito portuale debba alla fine avere la meglio, io credo che tale impostazione consenta di prospettare e disegnare una diversa immagine dei rapporti tendente, anche se non è facile, ad individuare i punti che possono consentire convergenze positive.

Mi sia consentito di dire che da parte nostra non vi è nessuna opposizione, bensì una sollecitazione ai finanziamenti privati anche per quanto concerne altre attività nell'ambito portuale, salvo restando il carattere pubblico-portuale e l'unicità delle operazioni portuali, appunto, per ragioni di efficienza e competitività. Ho ascoltato con molto piacere una relazione breve, ma precisa e puntuale sui vari punti; tuttavia, avendo sentito nel frattempo l'esclamazione « finalmente! » del senatore Gusso, devo dire allo stesso e ad altri colleghi che questo « finalmente » si sarebbe potuto attendere anche dagli esponenti della Democrazia cristiana chiamati in sede di consiglio comunale genovese ad esprimere un voto sull'accordo-quadro con il Consorzio autonomo del porto e con il consorzio dei privati. Ahimé, invece, per quanto concerne la Democrazia cristiana genovese, sull'accordo-quadro vi è stato un voto di astensione, il che dimostra, quando si tratta di fare dell'opposizione, l'assenza della dovuta maturità per una opposizione costruttiva come a parole, sul piano generale, si enuncia in ogni circostanza.

Ho voluto un po' dilatare queste considerazioni anche perchè sono d'accordo di non considerare questo disegno di legge come un fatto a sè, isolato dal resto, bensì di ritenerlo idoneo a far assumere, in questo caso al porto di Genova nel quadro di un siste-

ma integrato portuale ligure, un ruolo che sempre di più corrisponda alle esigenze dei traffici, alle esigenze di superare delle strozzature e nel contempo sempre di più sia conforme ad un'altra esigenza, che è quella di vedere le attività portuali in un rapporto armonico con il resto del territorio di una determinata città o regione, sia questa la Liguria, una regione dell'Alto Adriatico, la Campania od altra regione del nostro Paese. L'accordo-quadro, che, se viene approvato il disegno di legge, trova la possibilità concreta di affermarsi, a mio avviso è un passo avanti in questa direzione.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

TONUTTI, relatore alla Commissione. Non ho nulla da aggiungere. Le considerazioni del senatore Benassi mi trovano d'accordo sul piano generale e, pertanto, mi pare sufficiente quanto ho già esposto.

PATRIARCA, sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Il Governo esprime il vivo compiacimento, oltre al parere favorevole, per questa iniziativa che risponde ad una serie di esigenze fondamentali per la ristrutturazione del più prestigioso porto del nostro Paese.

Indubbiamente, il progetto che nel 1925 il Consorzio autonomo del porto di Genova presentò aveva due caratterizzazioni: una che è stata di facile attuazione, ossia quella della formazione di nuove banchine nel bacino di Sampierdarena, e l'altra, invece, che comprendeva uno studio sulla sistemazione complessiva del promontorio di San Benigno. Questo studio obbediva oltre tutto anche ad una serie di esigenze, di creare cioè attrezzature collegate all'ambito portuale da una serie di reti viarie che avrebbero dovuto snellire il traffico all'interno della realtà portuale.

Indubbiamente, dopo una serie di interventi e di voti formulati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici che insisteva sulla esigenza di creare sedi stradali, piazzali e magazzini, e dopo che con regio decreto-legge

n. 321 del 1927 si dette facoltà di espropriare e di passare al demanio marittimo tutta la parte di terreni necessaria alla sistemazione del promontorio, si iniziarono una serie di lavori e di sbancamenti che si sono poi protratti lungo il corso degli anni, facendo di volta in volta saltare alcune previsioni di carattere legislativo relativamente alla facoltà di espropriazione delle aree necessarie. Solamente nel 1964 è stata ipotizzata la ulteriore sistemazione del promontorio recependo anche alcune indicazioni venute da un consorzio tra privati, costituitosi nel frattempo e che tendeva a realizzare una serie di strutture che dovevano avere eminente caratterizzazione portuale. Fu presentato così un apposito progetto nel marzo 1977, il quale costituì la traccia sulla quale sono stati svolti gli studi successivi.

Al fine di procedere organicamente nella progettazione, i principali proprietari della zona (mi fa piacere ricordare in questa sede, poichè si tratta di operatori marittimi, fra l'altro, la Società Costa, Dozza Ligure, De Marini ed altri) costituirono un consorzio per la sistemazione della zona di San Benigno. Il progetto, eseguito da un gruppo di professionisti incaricati dai proprietari suddetti, è stato condotto in continuo contatto sia con il Comune sia con il Consorzio autonomo del porto che, ritenendolo rispondente alle proprie finalità ed esigenze, l'ha fatto proprio di recente e l'ha adottato come variante al piano regolatore generale del 1977 inoltrandolo al Ministero dei lavori pubblici per l'approvazione; approvazione non ancora intervenuta anche se detto Dicastero ha fatto pervenire il proprio assenso in ordine al progetto medesimo.

Per quanto suesposto e tenendo conto anche delle indicazioni e giustificazioni addotte sia sul piano operativo che sul piano generale, il Consorzio autonomo del porto ha ritenuto importante chiedere per la realizzazione dell'iniziativa un'ulteriore proroga di quindici anni per procedere alla razionalizzazione e alla sistemazione della zona del promontorio di San Benigno secondo il progetto sopra accennato con le eventuali modifiche che saranno suggerite dal Ministero dei lavori pubblici, poichè si tratta essenzialmen-

8^a COMMISSIONE

30° RESOCONTO STEN. (26 gennaio 1982)

te di una sistemazione di carattere urbanistico ed il Consiglio superiore dei lavori pubblici dovrà esprimere al riguardo il proprio voto.

A questo riguardo, oltre all'articolo 1 che fa menzione della necessità della proroga tenendo conto delle nuove esigenze emerse in seguito alla costituzione del Consorzio, che lascia finalmente intravedere la possibilità di realizzare l'iniziativa ideata nel lontano 1925, il disegno di legge contiene l'articolo 2, che, — come ha giustamente ricordato il relatore —, prevede la possibilità di procedere ad apposite convenzioni, anche con privati, per la realizzazione di infrastrutture portuali. Mi pare che, attraverso tale felice simbiosi tra interessi pubblici, rappresentati dal Consorzio del porto e dal Comune, e interessi dei grandi operatori del settore, si potrà finalmente realizzare una struttura assai importante per il porto di Genova.

SANTUZ, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Ministero dei lavori pubblici si attiverà nel senso indicato dal rappresentante della Marina mercantile per espletare le competenze sue proprie.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli. Ne do lettura:

Art. 1.

Il termine di anni cinquantacinque, previsto dall'articolo 1 della legge 10 maggio 1970, n. 326, per l'esecuzione delle opere comprese nel progetto 12 agosto 1925, e sue successive modificazioni, per la formazione delle nuove banchine portuali verso Sampierdarena e per la sistemazione dell'ex promontorio di San Benigno, è sostituito dal termine di anni settanta.

È approvato.

Art. 2.

In deroga a quanto stabilito dall'ultimo comma dell'articolo 1 del regio decreto-legge 6 febbraio 1927, n. 321, convertito in leg-

ge 29 dicembre 1927, n. 2693, le opere per il completamento del predetto progetto 12 agosto 1925, e sue successive modificazioni, potranno essere eseguite a cura del Consorzio autonomo del porto di Genova sia direttamente sia attraverso rapporti convenzionali con i privati proprietari delle aree comprese nel progetto medesimo e tali da garantire la conservazione della proprietà privata.

Le convenzioni attuative dovranno vincolare la parte privata alla destinazione ad uso di interesse portuale delle opere realizzate prevedendo eventualmente il potere di esproprio da parte del Consorzio autonomo del porto nel caso di inadempienza.

Le aree interessate dalle convenzioni di cui al secondo comma già acquisite al patrimonio del Consorzio autonomo del porto e divenute demaniali ai sensi dell'articolo 16 del testo unico approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, sono sdemanializzate e restano assegnate al Consorzio autonomo del porto.

A quest'articolo sarebbe opportuno, per mere ragioni formali, apportare taluni emendamenti. Al primo comma, propongo di sostituire le parole « convertito in legge » con le altre: « convertito nella legge ».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti quest'emendamento.

È approvato.

Propongo inoltre, sempre al primo comma, di sopprimere la parola « predetto ». Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti quest'emendamento.

È approvato.

Sempre al primo comma, propongo di sostituire le parole, da « a cura del » sino alla fine, con le altre: « a cura del Consorzio autonomo del porto di Genova sia direttamente sia attraverso rapporti convenzionali, tali da garantire la conservazione della proprietà privata, con i proprietari delle aree comprese nel progetto medesimo ».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti questo emendamento.

È approvato.

Metto ai voti il primo comma nel testo modificato.

È approvato.

Propongo, infine, di sostituire il secondo comma con il seguente:

« Le convenzioni attuative dovranno vincolare la parte privata alla destinazione ad uso di interesse portuale delle opere realizzate prevedendo, nel caso di inadempienza, il potere di esproprio da parte del Consorzio autonomo del porto ».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il secondo comma nella nuova formulazione di cui ho dato lettura.

È approvato.

Metto ai voti il terzo comma, cui non sono stati presentati emendamenti.

È approvato.

Metto ai voti nel suo insieme l'articolo 2 che, nel testo emendato, risulta così formulato:

Art. 2.

In deroga a quanto stabilito dall'ultimo comma dell'articolo 1 del regio decreto-legge 6 febbraio 1927, n. 321, convertito nella legge 29 dicembre 1927, n. 2693, le opere per il completamento del progetto 12 agosto 1925, e sue successive modificazioni, potranno

essere eseguite a cura del Consorzio autonomo del porto di Genova sia direttamente sia attraverso rapporti convenzionali, tali da garantire la conservazione della proprietà privata, con i proprietari delle aree comprese nel progetto medesimo.

Le convenzioni attuative dovranno vincolare la parte privata alla destinazione ad uso di interesse portuale delle opere realizzate prevedendo, nel caso di inadempienza, il potere di esproprio dal parte del Consorzio autonomo del porto.

Le aree interessate dalle convenzioni di cui al secondo comma, già acquisite al patrimonio del Consorzio autonomo del porto e divenute demaniali ai sensi dell'articolo 16 del testo unico approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, sono sdemanializzate e restano assegnate al Consorzio autonomo del porto.

È approvato.

Art. 3.

La presente legge entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

È approvato.

Passiamo alla votazione finale. Poichè nessuno domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti nel suo complesso il disegno di legge con le modifiche accolte.

È approvato.

I lavori terminano alle ore 17,25.