

(N. 1593)

### DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori PASTORINO, BENASSI e FOSSA

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA L'8 OTTOBRE 1981

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

ONOREVOLI SENATORI. — Il regio decreto-legge 6 febbraio 1927, n. 321, convertito in legge 29 dicembre 1927, n. 2693, nell'approvare il progetto 12 agosto 1925 predisposto dal Consorzio autonomo del porto di Genova per la formazione di nuove banchine portuali nella zona di Sampierdarena e per la sistemazione del promontorio di San Benigno, dichiarava di pubblica utilità le opere relative fissando il termine per l'ultimazione sia delle necessarie espropriazioni sia delle opere stesse.

Il provvedimento di legge in parola (poi recepito nel testo unico delle disposizioni legislative riguardanti la costituzione del Consorzio autonomo del porto di Genova,

approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801) prevedeva, tra l'altro, in particolare:

a) il trasferimento, a titolo oneroso, al Consorzio di alcune aree, con annessi esistenti fabbricati, già appartenenti al Ministero della guerra ed a quello dei lavori pubblici;

b) l'acquisizione, da parte del Consorzio, attraverso procedure espropriative, di altre aree, con annessi fabbricati, comprese nel progetto;

c) il passaggio al Consorzio stesso, come beni patrimoniali, dei beni di cui *sub a)* e *b)*, « con facoltà di alienarli, nelle forme di legge, per la parte destinata, in base al

citato progetto, a costruzione di edifici ad uso privato o commerciale»; per il rimanente le aree sono assegnate al demanio marittimo sotto la giurisdizione del Consorzio.

L'originario termine per il completamento della realizzazione del progetto venne successivamente più volte elevato, ed infine, con legge 10 maggio 1970, n. 326, portato al 6 febbraio 1982.

Tali proroghe hanno trovato la loro *ratio* giustificativa in una prima fase nell'impossibilità di procedere alle opere di sbancamento e sistemazione del promontorio di San Benigno, previsto dal citato progetto, con la stessa celerità delle opere marittime; successivamente, nell'assorbimento di tutti i mezzi e risorse disponibili nella ricostruzione del porto nel periodo post-bellico; e, infine, nella necessità di apportare modifiche e varianti all'originale progetto, a seguito dell'inserimento del progetto stesso nel piano regolatore generale del porto dal 1964, approvato con decreto del Ministero dei lavori pubblici in data 31 maggio 1965, modifiche che hanno comportato tempi tecnici di realizzazione di lungo periodo, in relazione anche alla dimensione delle opere da eseguire.

Sono stati eseguiti frattanto nell'area di San Benigno lavori per un importo di circa 2 miliardi, relativi per la maggior parte alla sistemazione viaria della zona con la realizzazione di rampe elicoidali e viadotti di raccordo con la sopraelevata portuale, di area di parcheggio per autotreni, oltre alla costruzione di edifici doganali ed apertura di varchi in entrata ed uscita da San Benigno.

È necessaria dunque un'ulteriore proroga di 15 anni al fine di disporre di un congruo periodo di tempo che consenta di procedere all'organica e razionale sistemazione anche della zona del promontorio di San Benigno, secondo un progetto in corso di elaborazione che, con ulteriori modifiche al sistema viario e di utilizzazione degli spazi, adegui tutta la zona alle più moderne esigenze dei traffici marittimi e portuali. La proroga prevista dal presente disegno di legge è giustificata dalla complessità della ristrutturazione urbanistica da attuare ed ha lo scopo di consentire l'inserimento della zona di San Benigno nel più ampio e generale programma di potenziamento del traffico del porto di Genova.

La realizzazione del progetto comporta la sdemanializzazione di alcune porzioni di aree destinate ad essere ricomprese in comparti edilizi a regime privato. Tali aree sono nella libera disponibilità del Consorzio autonomo del porto di Genova come beni patrimoniali, così come esso le aveva acquistate in forza delle ricordate norme della legge del 1927.

Per rendere attuabile tutto quanto sopra descritto, si rende necessario provvedere oltrechè alla sopra accennata proroga dei termini, anche all'introduzione di alcune modifiche alle disposizioni del regio decreto-legge n. 321 del 1927, convertito nella legge n. 2693 dello stesso anno.

I nuovi insediamenti realizzati resterebbero vincolati ad una destinazione d'uso di interesse portuale, facendosi salvo, in ogni caso, il potere di esproprio del Consorzio.

A tali fini è preordinato il seguente disegno di legge.

**DISEGNO DI LEGGE**  
—**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.

**Art. 2.**

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

**Art. 3.**

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