SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

(N. 587)

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori FOSSA, FERRALASCO, SIGNORI e SEGRETO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 17 MARZO 1977

Modifica alla legge 8 aprile 1976, n. 203, recante norme per la progettazione, la costruzione e la gestione di impianti di ricezione e di trattamento delle morchie e delle acque di zavorra e lavaggio delle petroliere

ONOREVOLI SENATORI. — Con legge 8 aprile 1976, n. 203, sono state dettate « Norme concernenti la progettazione, la costruzione e la gestione di impianti di ricezione e di trattamento delle morchie e delle acque di zavorra e lavaggio delle petroliere ».

In particolare la legge prevede:

che la progettazione, la costruzione e la gestione degli impianti in parola sono affidate in concessione, con decreto del Ministro della marina mercantile, alle società a partecipazione statale che gestiscono bacini di carenaggio e officine di riparazione nei porti di Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Taranto, Venezia e Trieste (articolo 1, comma primo);

che la concessione sarà regolata da convenzioni da stipularsi fra il Ministero della marina mercantile e le società concessionarie (articolo 1, comma secondo);

che, per la realizzazione di dette opere, il Ministro della marina mercantile è autorizzato a concedere alle società concessionarie contributi in misura non superiore all'80 per cento della spesa (articolo 1, comma quinto);

che i progetti delle opere in parola devono essere presentati al competente ufficio o sezione autonoma del Genio civile per le opere marittime (articolo 2, comma secondo);

che i progetti sono approvati, sentito il parere degli enti o consorzi autonomi portuali, con decreto del Ministro dei lavori pubblici e del Ministro della marina mercantile (articolo 2, comma terzo);

che i contributi sono pagati dal Ministero della marina mercantile sulla base di stati di avanzamento vistati dagli uffici o se-

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1500) — 2-3-4

zioni autonome dei Genio civile per le opere marittime (articolo 2, ultimo comma).

In merito, si rileva anzitutto che il provvedimento stesso, così come formulato, non si attaglia, nè in linea di diritto nè in linea di fatto, alla situazione esistente nel porto di Genova, in quanto non tiene conto:

che nel porto di Genova esiste un Consorzio autonomo il quale, in base alla propria legge istitutiva, ha competenza specifica in materia di concessioni demaniali marittime e in materia di concessione di costruzione di opere;

che nel porto di Genova le attribuzioni dell'ufficio del Genio civile per le opere marittime sono ricomprese fra quelle, più ampie, che la richiamata legge istitutiva ha conferito al predetto Consorzio in materia di progettazione e costruzione di opere portuali.

A ciò si aggiunga:

che, nel complesso dei bacini di carenaggio del porto di Genova, la maggior parte ed i maggiori (bacini nn. 3, 4 e 5) sono stati costruiti a spese del Consorzio autonomo del porto e che, come i predetti, anche i bacini nn. 1 e 2, costruiti tra il 1888 ed il 1893, sono già al presente beni demaniali marittimi, a differenza di quanto risulta per i bacini esistenti negli altri porti contemplati dal provvedimento legislativo in parola;

che il solo superbacino galleggiante, in fase di costruzione da parte del Consorzio, è realizzato con contributo statale, nè è oggi possibile prevedere quale potrà essere il regime della sua gestione;

che la società, cui il Consorzio ha affidato in concessione la gestione dei bacini di carenaggio esistenti, non gestisce anche officine di riparazione navale, così come prevede il provvedimento legislativo in parola, ma anzi quest'ultima attività le è inibita da apposita clausola dell'atto di concessione;

che detta società è sì a partecipazione statale, ma che operano in porto due importanti aziende di riparazione navale a partecipazione statale (Soc. OARN e Soc. Cantieri riuniti Tirreno), oltre a numerose importanti aziende private;

che il porto di Genova è dotato di imponenti attrezzature per il carico e lo scarico delle navi petroliere, per cui il problema degli impianti di depurazione si pone in via primaria — e non come semplice eventualità, siccome previsto dal terzo comma dell'articolo 1 del provvedimento legislativo — per il settore dei traffici petroliferi; ed il problema relativo alle riparazioni navali deve essere necessariamente inquadrato in quello più ampio dei traffici predetti. È ovvio, pertanto, che i due aspetti del problema devono essere armonizzati al fine di evitare, per tutto un complesso di intuitive ragioni, che possa aversi una duplicazione di impianti: pertanto non può essere se non il Consorzio, date le sue attribuzioni, a valutare ogni aspetto del problema e ad adottare le più opportune decisioni nell'interesse generale del porto di Genova.

Per tutte le ragioni sopra esposte, la realizzazione degli impianti in parola nel porto di Genova non può che far capo al Consorzio autonomo del porto, il quale è in grado di provvedervi direttamente, in base alla propria legge istitutiva.

D'altra parte le disposizioni della legge 8 aprile 1976, n. 203, non hanno ancora trovato concreta possibilità di attuazione neppure nella fase di avvio delle procedure dalla legge stessa previste, proprio per la loro difformità rispetto alla situazione sopra illustrata, che si presenta nel porto di Genova.

Al fine di conformare le disposizioni della legge 8 aprile 1976, n. 203, alle situazioni di fatto e di diritto esistenti nel porto di Genova e per procedere in modo razionale ed economico, è stato presentato il presente disegno di legge, che prevede, tra l'altro, la corresponsione al Consorzio autonomo del porto di Genova del contributo statale di cui all'articolo 1 della legge n. 203, con le stesse modalità già al presente vigenti per il finanziamento delle opere portuali che il Consorzio medesimo sta eseguendo ai sensi della legge 6 agosto 1974, n. 366.

Per questi motivi si propone il seguente articolo unico modificativo della legge 8 aprile 1976, n. 203.

DISEGNO DI LEGGE

Articolo unico.

Per la progettazione, la costruzione e la gestione degli impianti di cui alla legge 8 aprile 1976, n. 203, nel porto petroli di Genova Multedo e di eventuali impianti sussidiari in altre zone del porto di Genova — alle quali il Consorzio autonomo del porto di Genova provvederà in conformità delle norme della propria legge istitutiva — è autorizzata la corresponsione al Consorzio predetto del contributo di cui all'articolo 1 della legge sopra richiamata, che gli verrà somministrato con le modalità previste all'articolo 5 della legge 6 agosto 1974, n. 366.