

CAMERA DEI DEPUTATI N. 4142

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**GOLINELLI, Busetto, NAPOLITANO GIORGIO, RAVAGNAN, TONETTI,
MARCHESI, VIDALI, AMBROSINI, FERRARI FRANCESCO, CAVAZZINI**

Presentata il 21 settembre 1962

Ampliamento della zona industriale e portuale di Venezia in territorio del comune di Mira

ONOREVOLI COLLEGHI! — Negli anni a noi più vicini — seguiti a un lungo periodo di stagnazione durante il quale le industrie non superarono i limiti dell'antica zona industriale di Venezia-Marghera — si è avviato nella provincia di Venezia un rapido processo di industrializzazione, caratterizzato da una marcata tendenza diffusiva, tale da determinare un progressivo ampliamento della superficie coperta da impianti industriali. In rapporto a questa diffusione del processo di industrializzazione, il Parlamento approvò, nel 1960, la legge n. 1233 per l'ampliamento del porto e dell'originaria zona industriale di Venezia-Marghera, ma il processo di industrializzazione ha avuto negli anni successivi un'ulteriore accelerazione assumendo dimensioni tali che si pone l'esigenza di un ulteriore ampliamento della zona di prevedibile sviluppo di nuovi impianti industriali. Se però si procede per legge ad una semplice delimitazione del perimetro della nuova zona industriale conferendo, a tale scopo, una delega al Ministro dei lavori pubblici, non si affronta il problema reale, che è quello di sostenere e regolare il processo di industrializzazione in corso, affrontando le complesse questioni di ordine economico, sociale, politico, urbanistico e demografico che tale sviluppo pone.

Anche un esame assai rapido e sommario dello sviluppo industriale che ha preso le mosse dalla antica zona industriale di Venezia Porto-Marghera è sufficiente a mettere in luce almeno tre fatti:

1°) l'importanza regionale e nazionale dello sviluppo industriale in esame data la sua rilevanza economica;

2°) il disordine di questo sviluppo — l'irrazionale e caotico sviluppo di Mestre ne è soltanto un esempio;

3°) il potere economico e politico assunto dai monopoli nella direzione di questo sviluppo, prima, attraverso la Società del porto industriale di Venezia, e, poi attraverso il Consorzio per lo sviluppo del porto e zona industriale di Venezia-Marghera.

L'industrializzazione della zona è avvenuta in modo non coordinato alle esigenze economiche, sociali e civili della popolazione della regione, con sprechi e costi economici e sociali eccessivi, creando diseconomie, disordine urbanistico, carenze gravissime nei servizi sociali. Tutto ciò va aggravandosi in conseguenza dell'accrescersi dell'emigrazione stabile e pendolare: molti degli operai che lavorano a Porto-Marghera hanno l'abitazione a Padova, a Treviso, a Rovigo e in molti altri centri fuori della provincia di Venezia.

Gli organismi che avrebbero dovuto sollecitare e regolare questo sviluppo, gli Enti o i Consorzi che presiedono alle zone industriali, nella maggior parte dei casi, sono dominati dalle forze padronali e dalla Confindustria sia direttamente, sia indirettamente attraverso le Camere di Commercio, sicché, in definitiva, a queste forze sono subordinate le scelte e le attività nonché gli indirizzi di spesa degli Enti locali che vi partecipano. Non è mistero per nessuno che il Consorzio per lo sviluppo del porto e della zona industriale della zona Venezia-Marghera, sebbene composto dal Comune, dalla Provincia, dalla Camera di commercio e dal Provveditorato al porto di Venezia, è, di fatto, dominato dalla Sade, dalla Edison, ecc. e, non soltanto per una confluenza obiettiva di orientamenti, ma per il peso che in detto Consorzio esercitano i rappresentanti della Camera di commercio, in realtà, delegati permanenti della Confindustria veneziana stessa.

Né le cose vanno diversamente nella direzione del Consorzio per lo sviluppo della zona industriale e del porto fluviale di Padova.

Data questa situazione, di fronte all'ampliamento di grandi dimensioni dell'area industrializzata, del peso economico e sociale che questa industrializzazione ha acquisito e va acquisendo sul piano regionale e nazionale, si rende sempre più urgente un riesame radicale di tutto il complesso fenomeno di industrializzazione attualmente in corso.

Le trasformazioni avvenute, di ordine quantitativo e qualitativo, e, il disordine che le accompagna, pongono l'esigenza di una soluzione razionale che non può limitarsi né all'ambito delle zone e neppure a quello della provincia di Venezia.

Si tratta ormai, e con ritardo rispetto alla realtà, di avviare una politica di programmazione regionale. Una politica di programmazione che:

1°) assuma come obiettivi l'aumento dell'occupazione, l'elevamento dei redditi e delle condizioni di vita dei lavoratori, la difesa dei ceti medi produttivi nel quadro di una lotta rivolta a liberare la società dal peso che su di essa esercitano i gruppi monopolistici dominanti, l'eliminazione dei profondi squilibri esistenti fra città e campagna particolarmente acuti nella regione Veneta;

2°) si caratterizzi per un suo contenuto di rottura delle forme e dei modi dell'espansione monopolistica, contenuto da realizzarsi

con profonde riforme della struttura economica e politica (per la regione veneta fondamentale, la creazione dell'Ente Regione e la riforma agraria non solo sotto l'aspetto fondiario ma anche sotto il profilo di lotta alla penetrazione capitalistica in atto nelle campagne);

3°) abbia come protagonisti i lavoratori, le loro organizzazioni politiche, sindacali e culturali, gli istituti della democrazia aventi un nuovo contenuto: dal comune, alla provincia, alla Regione sino al Parlamento.

In questa prospettiva, verso la quale spingono le cose stesse e che concorda in larga parte con gli orientamenti di politica di piano espressa ripetutamente dal Ministro del bilancio, occorre utilizzare, valorizzare e potenziare tutti quegli elementi, di ordine economico e politico, che sono espressione di questa tendenza alla programmazione, e che non possono essere sminuiti o ignorati se alla programmazione effettivamente si vuole giungere.

Si tratta ancora di frammenti di un tutto, di momenti di un processo, ma su di essi bisogna cominciare a poggiare. Si tratta concretamente del piano regolatore di Mira, compilato e approvato dal Consiglio Comunale. Si tratta di un piano regolatore il cui rispetto assicura nella zona una razionale regolamentazione del processo di industrializzazione.

Il problema che si pone è un problema di ordine economico e sociale, ma è anche un problema politico, perché è certo che non ci si può avviare ad una programmazione democratica ignorando le autonomie degli Enti locali e facendo prevalere, in questioni di tanta importanza, le scelte di un Consorzio, così chiaramente qualificato come quello di Venezia-Marghera, sulla volontà espressa da un organismo democratico quale il comune di Mira, specie quando si tratti di trasformazioni che toccano la giurisdizione di quel comune. Si propone pertanto che le norme di ampliamento assicurino il rispetto del piano regolatore di Mira e affidino l'industrializzazione della nuova zona a un nuovo Consorzio composto dai comuni di Venezia e Mira nonché dalla provincia di Venezia e dai comuni limitrofi che vi vogliano partecipare.

Dalle argomentazioni fin qui svolte e dalla documentata e documentabile esperienza del passato deriva il contenuto della proposta di legge che sottoponiamo all'esame della Camera e che la differenziano profondamente da proposte di legge presentate da altri gruppi politici sulla stessa materia.

Muovendo dall'esigenza di dichiarare di pubblica utilità indifferibili e urgenti le opere pubbliche occorrenti per la sistemazione e l'attrezzatura della Zona industriale e del porto commerciale di Venezia, nella loro espansione in territorio del comune di Mira, previsti dal piano regolatore del comune di Mira (articolo 1), all'articolo 2 si afferma che le aree e gli specchi d'acqua demaniali costituenti la maggior parte della stessa zona, debbono essere cedute ad un Consorzio formato esclusivamente dalla provincia di Venezia e dai comuni di Venezia e di Mira. In tal modo i rappresentanti dei corpi elettivi, espressione della sovranità popolare, avranno poteri di decisione e di intervento e di questi risponderanno dinanzi ai Consigli elettivi escludendosi forze estranee rivolte a difendere interessi privatistici e corporativi.

In analogia a quanto è stato stabilito con la legge 13 giugno 1961, n. 528, riguardante la zona industriale del Porto di Ravenna, si ritiene utile proporre che al consorzio, avente le caratteristiche succitate, venga affidata in concessione la esecuzione delle opere occorrenti nella zona di sviluppo industriale e quella portuale, affermando il principio che gli enti locali non debbono essere soltanto chiamati a disporre del pubblico danaro per l'attuazione delle opere di urbanizzazione e di sistemazione delle aree industriali, ma debbono essere i centri propulsori e regolatori di una attività programmata, avendo sempre presente la salvaguardia dell'interesse pubblico e subordinando a questo l'iniziativa dei privati. Sulla base poi della realtà largamente negativa esistente nel rapporto maturatosi fra la vecchia zona industriale di Mestre e Marghera e la organizzazione del territorio di insediamento urbano immediatamente alle spalle della stessa, perché questo rapporto non si ripeta nei suoi aspetti negativi anche nella nuova zona di sviluppo in comune di Mira, si ritiene indispensabile garantire l'esistenza di una fascia di protezione fra zona di insediamento industriale e territorio urbano come previsto dal piano regolatore generale del comune di Mira. Questa fascia si intende realizzare inserendo all'articolo 4 della proposta di legge la norma che i piani di massima e i relativi progetti esecutivi delle opere dovranno salvaguardare il rapporto stabilito dal piano regolatore generale del comune di Mira fra le opere portuali e la organizzazione del territorio urbano immediatamente alle spalle del porto.

La funzione propulsiva degli enti locali trova poi la sua estrinsecazione negli arti-

coli 5 e 6 della presente proposta di legge, con i quali si fa obbligo al consorzio di compilare un piano generale di utilizzazione delle aree secondo determinati criteri informativi circa le condizioni da rispettare per la concessione delle stesse aree agli imprenditori privati e alle industrie di Stato. Sono i criteri informativi che già il gruppo comunista propose nel corso della elaborazione e della approvazione della legge 20 ottobre 1960, n. 1233 riguardante il primo ampliamento del porto e della zona industriale di Venezia-Marghera, e che nella presente proposta vengono trasferite, ma con queste innovazioni:

a) il piano generale dell'utilizzazione delle aree industriali dovrà avere già ora una impostazione regionale che possa adeguarsi agli obiettivi del futuro piano regionale di sviluppo economico e del piano regionale urbanistico.

b) tra i criteri orientativi della selezione delle iniziative di industrializzazione ai fini delle cessioni delle aree, si introduce quella del controllo democratico del collocamento al lavoro da parte dei sindacati.

Vi sono infine i problemi d'ordine finanziario riguardanti l'attuazione delle opere previste dalla proposta di legge e i criteri del trasferimento e delle espropriazioni delle aree e dei prezzi di cessione delle stesse. È noto che la maggior parte della zona industriale prevista dal piano regolatore del Comune di Mira è composta da aree e da specchi demaniali. Perciò di essa si chiede il trasferimento al consorzio secondo un valore che tenga conto della situazione esistente due anni prima della entrata in vigore della legge che ci si propone di approvare, senza che nella determinazione di questo valore possano influire modificazioni intervenute in dipendenza della loro futura utilizzazione (articolo 3). Poiché, poi, l'attuazione delle opere previste dalla legge 13 giugno 1961, n. 528, finanziate con la somma di tre miliardi di lire e rivolte a deviare il traffico petrolifero dal centro storico di Venezia e per consentire nel porto di Venezia lo scarico di petroliere di grande tonnellaggio, presenta difficoltà perché più onerosa del previsto, considerato poi che l'opera deve essere concepita come una delle condizioni che assicurino lo sviluppo del porto commerciale industriale di Venezia, in quanto questa condizione si realizza prevedendo che il canale di grande navigazione tra il porto di Malamocco e il margine lagunare in territorio di Mira deve consentire il transito alle

grandi unità moderne non solo per il trasporto del petrolio, ma anche per i carichi secchi, si ritiene opportuno che le somme che lo Stato introiterà dal consorzio per la cessione delle aree e degli specchi d'acqua demaniali, siano destinate al fine suddetto, ma attraverso una autonoma assunzione di responsabilità finanziaria da parte dello Stato.

Per le restanti aree comprese pur sempre nel perimetro della zona industriale e del porto commerciale, di proprietà dei privati, si ritiene opportuno attuare l'esproprio applicando le utili ed innovative disposizioni che già furono introdotte con la legge 18 aprile 1962, n. 167, riguardante l'acquisizione delle aree per lo sviluppo dell'edilizia economia e popolare.

All'articolo 7 l'Ente consortile viene garantito per tutto quanto attiene agli oneri relativi alle spese di urbanizzazione e di sistemazione della zona industriale, autorizzandolo a fissare un sovrapprezzo sul valore di cessione delle aree corrispondente alla

spesa sopportata per l'attuazione delle stesse opere.

Onorevoli colleghi: questi sono, a grandi linee, i principi e i criteri che informano la presente proposta di legge che vogliamo augurarci trovi il sostegno della maggioranza della Camera. Persuasi che lo sviluppo industriale nella provincia di Venezia è strettamente connesso ed è parte dinamica dello sviluppo dell'economia veneta, convinti come siamo che l'attuazione di pubblici programmi di sviluppo economico non possa avvenire senza il concorso diretto e l'iniziativa autonoma degli enti locali, ci siamo sforzati di presentare alla vostra attenzione alcune norme che ispirandosi ai principi della Costituzione permettono agli enti locali interessati di assolvere ai loro compiti e di essere parte non secondaria dello sviluppo di un processo di rinnovamento profondo delle strutture economiche e politiche, processo di rinnovamento che per essere tale deve essere antimonopolistico e deve avere un contenuto di libertà e di progresso.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Dichiarazione di pubblica utilità e urgenza).

Sono dichiarate di pubblica utilità e sono considerate indifferibili ed urgenti ad ogni effetto di legge le opere pubbliche occorrenti per l'impianto, la sistemazione e l'attrezzatura del porto commerciale e industriale di Venezia, nella sua espansione in territorio del Comune di Mira, delimitata come dall'annessa planimetria facente parte del Piano regolatore generale (P. R. G.) del comune di Mira, che, vistata dal Ministro dei lavori pubblici, verrà depositata all'Archivio di Stato, nonché le opere per l'impianto e la sistemazione, nella zona stessa di stabilimenti industriali e commerciali e costruzioni annesse.

Le aree portuali, commerciali e industriali delimitate nella planimetria, si intendono sottoposte a vincolo, anche agli effetti del Piano regolatore generale, a far tempo dalla entrata in vigore della presente legge.

ART. 2.

(Cessione delle aree demaniali).

Le aree e gli specchi d'acqua demaniali compresi nel perimetro del porto commerciale e industriale di cui all'articolo precedente, saranno cedute ad un Consorzio formato dai comuni di Mira e di Venezia, dalla provincia di Venezia e dai comuni limitrofi al territorio del comune di Mira, purché ne facciano richiesta e assumano gli impegni previsti dalla presente legge.

Sono escluse le aree e gli specchi d'acqua che debbono far parte integrante del demanio marittimo da definire ai sensi degli articoli 31 e seguenti del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327.

L'esecuzione delle opere pubbliche per l'espansione del porto commerciale e industriale di Venezia in territorio di Mira è affidata in concessione al Consorzio indicato nel comma precedente, con decreto del Ministro per i lavori pubblici, di concerto con il Ministro per l'industria e il commercio, con il Ministro per la marina mercantile e con il Provveditorato al porto di Venezia. Con lo stesso decreto sono approvate le convenzioni che disciplineranno i modi, i termini e le condizioni per l'esecuzione delle opere.

L'esercizio degli impianti costruiti nella nuova zona portuale è di competenza del Provveditorato al porto di Venezia. Alle attività portuali che si svolgeranno nel porto commerciale ed industriale di Venezia, nella sua espansione in territorio del comune di Mira, non si applicano le norme previste dal decreto ministeriale 29 dicembre 1949 « Disciplina del lavoro nel porto industriale di Marghera » e sono affidate al Provveditorato al porto di Venezia.

ART. 3.

(Stima dei beni).

La determinazione del valore delle aree e degli specchi d'acqua demaniali di cui al primo comma dell'articolo 2 è fatta tenendo conto della situazione esistente due anni prima della entrata in vigore della presente legge.

L'importo che lo Stato introiterà per la cessione delle aree demaniali è destinato per la esecuzione delle opere di cui all'articolo 6 della legge 13 giugno 1961, n. 528, e sarà iscritto nello stato di previsione del Ministero per i lavori pubblici in aggiunta alle somme già previste dalla stessa legge.

La spesa di lire 3 miliardi autorizzata con l'articolo 6 della legge 13 giugno 1961, n. 528, per la esecuzione di opere destinate a deviare il traffico petrolifero dal centro storico della città di Venezia sarà effettuata nell'ambito dell'esecuzione dei progetti di cui all'articolo 1. A tale scopo la progettazione dovrà prevedere la realizzazione di un canale di grande navigazione tra il porto di Malamocco e il margine lagunare in territorio di Mira tale da consentire il transito alle grandi unità moderne sia per il trasporto del petrolio che per i carichi secchi.

Per le aree di proprietà privata nella zona di cui all'articolo 1 si darà luogo all'esproprio per pubblica utilità osservando le disposizioni dell'articolo 1 della presente legge e degli articoli 12, 13, 14 e 15 della legge 18 aprile 1962, n. 167. Se le dette aree di proprietà privata sono tutte o in parte terreni agricoli, l'indennità di espropriazione sarà fissata nella misura e nei modi previsti dall'articolo 4 della legge 4 febbraio 1958, n. 158.

ART. 4.

(Piani di massima e progetti esecutivi).

Nell'area di espansione del porto commerciale e industriale di Venezia in territorio di Mira saranno redatti e adottati dal Con-

sorzio di cui al primo comma dell'articolo 2 i piani di massima e i relativi progetti esecutivi delle opere che terranno conto delle previsioni stabilite dal piano regolatore generale del comune di Mira.

Tali progetti saranno adottati di concerto col Ministro per la marina mercantile, sentito il parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici e quello del Magistrato alle acque per quanto attiene la polizia lagunare. In particolare tali progetti dovranno salvaguardare il rapporto stabilito nel piano regolatore generale del comune di Mira fra le opere portuali e l'organizzazione del territorio urbano immediatamente alle spalle del porto.

Le approvazioni dei Ministri competenti sono conseguenti all'articolo 29 della legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150, e sostituiscono le speciali autorizzazioni di cui all'articolo 11 del regio decreto-legge 18 giugno 1936, n. 1853, convertito in legge 7 gennaio 1937, n. 191.

I decreti saranno pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.

ART. 5.

(Piano generale di utilizzazione).

Le aree della zona di cui all'articolo 1, riservate per magazzini ed attrezzature o destinate al sorgere e allo sviluppo di aziende industriali e commerciali, saranno comprese in un piano generale di utilizzazione da compilarsi dal Consorzio di cui all'articolo 2, previo consenso del comune di Mira e parere del comune e della provincia di Venezia, e da approvarsi con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto col Ministro dell'industria e commercio.

Gli oneri relativi agli acquisti e agli espropri degli immobili occorrenti per la esecuzione di detto piano, per la parte riferentesi alla zona da destinarsi al sorgere e allo sviluppo di aziende industriali e commerciali, nonché tutte le opere di urbanizzazione resteranno a carico del Consorzio e ad esso rimarranno in corrispettivo, gli eventuali benefici della alienazione o concessione in godimento degli immobili stessi.

I progetti delle opere di urbanizzazione devono essere approvati dal comune di Mira. Le strade, gli impianti di fognatura, di approvvigionamento idrico, su richiesta del comune di Mira sono dal Consorzio ceduti gratuitamente in proprietà ed in gestione al medesimo.

ART. 6.

(Criteri informativi sul piano generale di utilizzazione).

Il piano generale previsto dall'articolo 5 della presente legge dovrà contenere, oltre ai criteri per la sistemazione delle aree e l'indicazione della relativa destinazione, anche le condizioni per la cessione delle stesse.

Il piano, ai fini delle condizioni di cessione delle aree, dovrà contemplare i criteri orientativi della selezione delle iniziative di industrializzazione della zona in rapporto:

a) all'incremento del livello di occupazione che può derivare direttamente o indirettamente nella zona e nel territorio provinciale dall'investimento aziendale;

b) al necessario completamento dei cicli produttivi esistenti nei settori in cui operano le aziende della zona;

c) allo sviluppo delle imprese che valorizzano risorse economiche locali con riguardo anche ai prodotti agricoli;

d) all'esigenza di agevolare lo sviluppo delle aziende il cui capitale sia apportato in via autonoma dai medi e piccoli operatori e, in particolare, di quelle che operino in settori complementari e sussidiari di quelli nei quali operano imprese a partecipazione statale;

e) all'esigenza di sicurezza, di salute e di incolumità degli abitanti;

f) all'esigenza di un controllo del collocamento al lavoro da parte dei sindacati.

Agli Enti e alle Aziende sottoposti direttamente o indirettamente alla vigilanza del Ministero per le partecipazioni statali è concesso un diritto di precedenza, a parità di condizioni, nell'utilizzazione delle aree da destinare agli impianti industriali.

ART. 7.

(Criteri di vendita delle aree industriali).

Negli atti di vendita delle aree industriali dovrà essere previsto il vincolo di destinazione industriale e il termine entro il quale dovrà essere iniziato il funzionamento dell'impianto e la penale per il ritardo.

ART. 8.

(Impiego del patrimonio, operazioni di mutuo relative autorizzazioni).

Il Consorzio di cui all'articolo 2 non dovrà avere scopi di lucro, e impiegherà, per i compiti previsti dalla presente legge, le

somme che saranno ricavate dalla vendita e dalla eventuale retrocessione delle aree destinate ed impianti industriali.

La Cassa depositi e prestiti, il Consorzio di credito per le opere pubbliche, le Casse di risparmio e i loro Istituti finanziari, nonché le Sezioni di opere pubbliche degli Istituti di credito fondiario sono autorizzati, anche in deroga dei relativi statuti, a concedere mutui trentacinquennali, a tasso di favore, al Consorzio per l'esecuzione delle opere di cui alla presente legge.

Il Consorzio è anche autorizzato alle emissioni di prestiti obbligazionari.

ART. 9.

(Disciplina fiscale).

Tutti gli atti e i contratti compiuti dal Consorzio di cui all'articolo 2 compresi gli atti e i contratti di finanziamento, le prestazioni di garanzia sia personale che reali anche da parte di terzi, gli atti di consolidamento, estinzione e revoca dei finanziamenti stessi, sono assoggettati all'imposta fissa di registro ed ipotecaria e sono esenti dalla tassa di bollo.

Ai conservatori di registri immobiliari sono dovuti gli ordinari emolumenti.

I benefici tributari previsti dal presente articolo non sono applicabili alle alienazioni ed alle concessioni in godimento a terzi, che non siano enti pubblici, delle aree indicate nell'articolo 1 della presente legge.

