

CAMERA DEI DEPUTATI N. 582

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DELLE FINANZE
(VANONI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL TESORO
(GAVA)

COL MINISTRO DELLA DIFESA
(TAVIANI)

COL MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA
(AZARA)

COL MINISTRO DELLA MARINA MERCANTILE
(TAMBRONI)

COL MINISTRO DEI TRASPORTI
(MATTARELLA)

COL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI
(MERLIN)

COL MINISTRO DELL'INDUSTRIA E COMMERCIO
(MALVESTITI)

COL MINISTRO DEL COMMERCIO CON L'ESTERO
(BRESCIANI TURRONI)

E COL MINISTRO DEL LAVORO E DELLA PREVIDENZA SOCIALE
(RUBINACCI)

Modificazioni al decreto-legge 1° marzo 1938, n. 416, convertito nella legge 4 giugno 1938, n. 1198, concernente la istituzione del punto franco del porto di Genova

Presentato alla Presidenza il 4 gennaio 1954

ONOREVOLI DEPUTATI! — Con decreto-legge 1° marzo 1938, n. 416, convertito nella legge 4 giugno 1938, n. 1198, fu istituito nel porto di Genova un « punto franco ». Con l'articolo 1 furono fissati i limiti della sua

estensione, nell'intesa che il particolare regime sarebbe stato limitato in un primo tempo ad aree più ristrette indicate nell'articolo 2 ed idonee ad una più immediata attrezzatura. L'attuazione del provvedimento era infatti

subordinata alla esecuzione di un complesso di opere, il cui onere era posto a carico del Consorzio autonomo del porto di Genova (articolo 4). A tal fine fu con l'articolo 5 protratta al 30 giugno 1973 la gestione del Consorzio stesso per dargli la possibilità di regolare gli impegni finanziari relativi all'approntamento delle aree da adibire a « punto franco » in modo che allo scadere di detto termine le opere portuali, gli edifici e gli impianti esistenti nelle dette aree potessero essere devoluti allo Stato, liberi da ogni vincolo (articolo 4, ultimo comma).

Le vicende belliche non consentirono di portare a termine i lavori che, ripresi nel 1946, diedero occasione al Consorzio ed alla Camera di commercio di riesaminare la complessa questione nell'intento di trasformare il porto di Genova da semplice centro di traffico ad un grande emporio commerciale ed industriale.

Gli Enti summicitati chiesero pertanto:

1°) l'estensione del regime di punto franco a tutto l'ambito portuale;

2°) La proroga del termine previsto dall'articolo 5 per la gestione del punto franco e per l'applicazione delle tasse e soprattasse portuali, di cui al decreto 16 gennaio 1936, n. 801.

Tali richieste rispondono ad una aspirazione che da tempo persegue il popolo genovese, nell'intento di sfruttare in pieno la felice posizione della città, posta sulle vie di grandi comunicazioni. Il porto di Genova offre infatti le condizioni necessarie per adempiere all'importante funzione economica di testa di ponte per i commerci di transito, richiamando le correnti marittime anche di oltre oceano ed irradiando le merci, opportunamente selezionate e manipolate, verso gli altri porti del Mediterraneo. Anzi, sotto taluni aspetti, fra questi porti è il più favorito, data la sua influenza su di un vasto retroterra economicamente progredito, che dall'incremento delle attività marittime ha la possibilità di aprire nuove vie di sbocco ai suoi prodotti.

In seguito ad un approfondito esame delle richieste degli Enti responsabili di Genova, si è riconosciuta l'opportunità di non estendere il regime di punto franco alle aree del vecchio porto per non arrecare soprattutto pregiudizio alle operazioni di cabotaggio, le quali costituiscono un traffico d'importanza non trascurabile. In tal senso si è anche pronunciata la Commissione interministeriale per i piani regolatori. Si è infatti riconosciuta fondata la preoccupazione dell'Amministrazione finanziaria di non allargare le vie del

contrabbando, ponendo fuori della linea doganale quelle aree del vecchio porto, che toccano una delle arterie cittadine di intenso movimento, la cui vigilanza avrebbe richiesto una spesa eccessiva, sproporzionata al vantaggio che avrebbe potuto offrire lo sfruttamento di una zona che ha limitate possibilità di essere attrezzata per assolvere importanti funzioni commerciali. Di tutto ciò si è reso conto anche lo stesso Consorzio che, nell'intento di non frapporre ulteriori indugi alla attuazione del provvedimento, ha convenuto che fossero apportate alcune lievi modificazioni alla già prevista delimitazione del punto franco, avuto anche riguardo alle attuali condizioni del bacino di Sampierdarena.

Tenuto poi conto che sono già trascorsi undici anni del periodo di proroga della gestione del suaccennato Consorzio, portato al 30 giugno 1937, esso, nel giro di soli 23 anni, sente di non potere essere in grado di provvedere all'ammortamento delle spese che dovranno essere sopportate per le attrezzature del punto franco. Un periodo così limitato sarebbe certo di ostacolo alle iniziative private per impianti commerciali ed industriali, perché nei casi di concessione demaniale a lunga scadenza i concessionari potrebbero essere trattenuti dal trattare con un ente, la cui durata è inferiore a quella necessaria per un congruo ammortamento.

In adesione alle indicate richieste è stato predisposto il presente disegno di legge col quale si provvede:

a) a modificare gli articoli 1 e 3 del decreto legislativo 1° marzo 1938, n. 416, convertito nella legge 4 giugno 1938, n. 1198, il 2° comma dell'articolo 4, il 1° ed il 2° comma dell'articolo 5 nonché l'articolo 12 ed il 3° e 4° comma dell'articolo 13. Si sopprime altresì l'articolo 2, in quanto la materia viene regolata in modo organico con l'articolo 3 del predisposto disegno di legge (articolo 1);

b) a modificare la delimitazione territoriale del punto franco prevista dall'articolo 1 del decreto-legge sovrarichiamato con lievi spostamenti della zona, in vista delle esigenze dei servizi ferroviari e della necessità di escludere dal particolare regime la zona di San Benigno, in cui perdurano i lavori di demolizione (articolo 2);

c) a dare la possibilità all'Amministrazione finanziaria di accertare la sussistenza delle condizioni previste dal provvedimento per l'applicazione del regime di punto franco (articolo 3);

d) a modificare il 2° comma dell'articolo 4, per chiarire che il Consorzio oltre che a

provvedere al completamento, all'arredamento ed alla manutenzione delle opere portuali destinate a punto franco, deve mettere a disposizione dell'Amministrazione finanziaria e di quella ferroviaria dei locali occorrenti per assicurare i servizi (articolo 4);

e) a prorogare dal 30 giugno 1973 al 30 giugno 1983 sia la durata del Consorzio autonomo del porto di Genova, sia l'applicazione delle tasse e soprattasse portuali, di cui all'articolo 25 del testo unico approvato con decreto 16 gennaio 1936, n. 801, successivamente modificato (articolo 5);

l) a precisare le Amministrazioni che ai sensi dell'articolo 12 del decreto-legge sono chiamate ad esprimere il loro parere in merito alle domande dirette ad ottenere

l'autorizzazione per l'impianto, l'ampliamento e la trasformazione di stabilimenti industriali (articolo 6);

g) a perfezionare il 3° comma dell'articolo 13, in modo che risultino chiare le Amministrazioni che dovranno intervenire nella formulazione del decreto di attuazione del provvedimento istitutivo del punto franco.

Si provvede altresì a sostituire nel 4° comma di detto articolo le parole « con lo stesso regolamento » con quelle « con lo stesso decreto » (articolo 7).

Il presente disegno di legge, già approvato dal Consiglio dei Ministri nella riunione del 28 marzo 1953, non è stato presentato alla Camera a causa dello scioglimento di essa ».

DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

Le disposizioni degli articoli 1 e 3, del 2° comma dell'articolo 4, del 1° e 2° comma dell'articolo 5, dell'articolo 12 e del 3° e 4° comma dell'articolo 13 del decreto legge 1° marzo 1938, n. 416, convertito nella legge 4 giugno 1938, n. 1198, sono sostituite da quelle contenute nei seguenti articoli 2, 3, 4, 5, 6 e 7.

L'articolo 2 del suddetto decreto legislativo è soppresso.

ART. 2

L'articolo 1 è così modificato:

« È istituito nel porto di Genova un punto franco, che ai sensi dell'articolo 1 della legge doganale, testo unico approvato con legge 25 settembre 1940, n. 1424, è posto fuori della linea doganale.

Esso comprende le aree delimitate:

ad ovest, dalla riva sinistra del Polcevera, dal lato esterno del Molo Nino Ronco e della congiungente della sua testata con la diga foranea;

a nord ed a ovest da una linea che, partendo dal limite del Demanio marittimo, sulla riva sinistra del Polcevera, segue a sud l'abitato di Sampierdarena fino al piede della rampa di accesso al piazzale dell'autostrada Genova-Valle Padana, escludendo il binario di corsa diretto al parco Forni e la zona necessaria agli impianti della nuova stazione ferroviaria a servizio del bacino di Sampierdarena e segue quindi il lato sud della rampa di

accesso alla camionale nella nuova posizione prevista dal piano regolatore ferroviario per la rampa stessa; indi costeggia per un tratto in curva dal lato sud-ovest il futuro nuovo binario di collegamento fra i fasci del bacino di Sampierdarena con la stazione di San Benigno, proseguendo poi a fianco, lato sud-ovest del futuro raccordo, fra la zona franca ed il pontile San Giorgio, nonché dal raccordo Concenter, per raggiungere normalmente la calata Concenter in un punto immediatamente ad ovest dello stabilimento della Concenter stessa, a ricongiungersi attraverso lo specchio acqueo con la diga foranea a sud della diga stessa ».

ART. 3.

L'articolo 3 è così modificato:

« La sussistenza delle condizioni per l'applicazione del regime di punto franco è riconosciuta con decreto del Ministro delle finanze ».

ART. 4.

Il secondo comma dell'articolo 4 è così modificato:

« Il Consorzio continuerà a provvedere al completamento, all'arredamento ed alla manutenzione delle opere portuali della zona destinata a punto franco, rimanendo a suo carico anche le opere di recinzione.

Il Consorzio medesimo è tenuto altresì a fornire gratuitamente i locali necessari per gli uffici ed i servizi doganali e per il personale di vigilanza ed a provvedere alla ordinaria manutenzione di essi, nonché a fornire gratuitamente le aree ed i locali occorrenti per gli uffici ed i servizi ferroviari ».

ART. 5.

Il primo ed il secondo comma dell'articolo 5 sono così modificati:

« La durata del Consorzio autonomo del porto di Genova, stabilita in 60 anni dall'articolo 1 del testo unico approvato con decreto 16 gennaio 1936, n. 801, successivamente modificato, è prorogata al 30 giugno 1983.

L'applicazione delle tasse e sopratasse portuali di cui all'articolo 25 del testo unico approvato con decreto 16 gennaio 1936, n. 801 successivamente modificato, è prorogato al 30 giugno 1983 ».

ART. 6.

L'articolo 12 è così modificato:

« L'impianto di nuovi stabilimenti industriali e l'ampliamento o la trasformazione di

quelli esistenti nell'ambito di cui all'articolo 1 del presente decreto, sono subordinati alla preventiva autorizzazione del Ministro delle finanze, di concerto coi Ministri per la difesa, per i trasporti, per la marina mercantile, per i lavori pubblici, per l'industria ed il commercio e per il commercio con l'estero, e, ove occorra, con gli altri Ministri interessati.

L'autorizzazione è richiesta anche per il mantenimento degli stabilimenti di ogni specie nell'ambito delle zone di cui al detto articolo 1, mano a mano che queste saranno incluse nel punto franco ».

ART. 7.

Il terzo e quarto comma dell'articolo 13 sono così modificati:

« Le norme di attuazione della presente legge saranno emanate con decreto del Capo dello Stato, su proposta del Ministro delle finanze, di concerto coi Ministri per il tesoro, per la difesa, per i trasporti, per la marina mercantile, per i lavori pubblici, per l'industria ed il commercio e per il commercio con l'estero, sentito il Consiglio dei Ministri ed udito il parere del Consiglio di Stato ».

Con lo stesso decreto saranno stabilite le condizioni alle quali potrà essere riconosciuta l'origine delle merci da estrarre dal punto franco, quando ciò sia richiesto per la concessione di particolari agevolanze, la facoltà riservata all'Amministrazione finanziaria nell'ambito del punto franco, anche rispetto alle persone che possono esserne temporaneamente escluse; le norme intese a disciplinare l'ordine interno ed il movimento dei varchi; le incombenze spettanti all'Amministrazione del punto franco ai fini del regolare svolgimento dei servizi doganali, ferroviari e di vigilanza.