

(N. 450)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei Senatori MINIO, ALBERTI, LUSSU, SPANO, BITOSSÌ, DONINI, MASSINI,
LEONE, MARIANI e FEDELI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 3 APRILE 1954

Per lo sviluppo del porto di Civitavecchia

ONOREVOLI SENATORI. — Il presente disegno di legge ha lo scopo di risolvere un anoso problema: quello di dotare di un moderno e ben attrezzato porto la capitale d'Italia e le Regioni circostanti. Il grande sviluppo demografico verificatosi a Roma negli ultimi anni (fenomeno che non tende ad arrestarsi, ma piuttosto ad assumere un carattere costante), la necessità di assicurare il rifornimento a costi inferiori degli attuali di un così importante mercato di consumo, le esigenze delle nuove industrie che vanno sorgendo nei pressi della capitale e che maggiormente vi sorgeranno con la realizzazione della zona industriale, rendono oggi urgente la risoluzione di questo problema. Il porto di Civitavecchia, malgrado le attuali deficienze e le distruzioni della guerra, resta il porto più importante di tutto il litorale che va da Napoli a Livorno: tale porto, pertanto, distante poco più di 70 chilometri da Roma, e situato alla stazione terminale della linea ferroviaria che congiunge il Tirreno all'Adriatico, potrebbe, se opportunamente sistemato ed attrezzato, non soltanto servire le esigenze della Capitale, ma

essere lo scalo più diretto di una vasta regione che comprende l'alto Lazio, l'Umbria (con le industrie di Terni, Foligno, Spoleto, ecc.), la provincia di Aquila, la bassa Toscana. Preminente interesse riveste inoltre il porto di Civitavecchia per lo sviluppo economico della Sardegna.

Le condizioni e la situazione del porto di Civitavecchia hanno, fin dall'immediato dopoguerra, formato oggetto di esame da parte dei competenti Ministeri nonché di studio da parte della Camera di commercio di Roma che ha promosso all'uopo particolari congegni. Si è giunti nel frattempo all'approvazione da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, sentito il parere del Ministero della marina mercantile, del nuovo Piano regolatore del porto, comprendente opere per una spesa complessiva di lire 4 miliardi. L'esecuzione parziale di dette opere consentirebbe di portare in breve tempo la superficie del porto da ettari 2.18,00 a ettari 5.14,00. Il nuovo assetto del porto sarebbe sufficiente ad accogliere un traffico portuale di 3 milioni di tonnellate ed oltre, consentirebbe di operare

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

la specializzazione delle banchine, lasciando disponibilità, oltre che per le linee di navigazione a carattere nazionale ed internazionale e per l'approdo di piroscafi di velocità, anche per i cantieri navali, per gli scali di alaggio, per il porto pescherecci ed il relativo mercato generale nonchè per i nuovi impianti industriali.

Secondo studi della Camera di commercio di Roma, le merci generali dirette a Roma e nell'Italia centrale e sbarcate in altri porti subiscono un aggravio di 4.000 lire a tonnellata per maggiore spesa di trasporto ferroviario, mentre i combustibili liquidi sono gravati di una maggiore spesa di 600, 800 lire a tonnellata. Sono evidenti, pertanto, anche senza soffermarsi su numerosi altri aspetti, i vantaggi che a Roma e alle regioni circostanti deriverebbero dalla razionale sistemazione e da un'attività funzionalmente economica del porto di Civitavecchia.

Con il presente disegno di legge si sottopongono al vostro esame, onorevoli colleghi, i provvedimenti necessari ad una organica soluzione del problema. Si tratta di tre distinti provvedimenti che hanno però tra loro un nesso logico ed economico. La istituzione in Civitavecchia della zona industriale, la concessione del punto franco, la costituzione di un Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere di ampliamento del porto.

La creazione della zona industriale e la concessione del punto franco tendono a creare le premesse di un rapido aumento del traffico nonchè a permettere l'installazione di quelle attività armatoriali e di quelle officine di riparazione che invogliano gli armatori a far scalare nel porto il loro naviglio; studi e domande inoltre sono in atto da parte di società ed imprenditori per l'impianto nella zona di industrie connesse con i combustibili liquidi, di industrie siderurgiche, chimiche e alimentari; anche se, per la mancata realizzazione delle condizioni adatte allo sviluppo di tali attività, nulla si è potuto concretare sinora, l'esistenza di questi studi e domande lasciano presagire per la futura zona industriale una favorevole e rapida evoluzione. L'interesse economico che rivestirebbe il sorgere di nuove attività industriali in località prossima alla capitale è evidente; si deve considerare inol-

tre che solo dalla industrializzazione e dalla attività del porto potranno trarre i mezzi di vita la popolazione di Civitavecchia e la stessa amministrazione comunale: i 31.933 abitanti di quel Comune infatti dispongono di un ristrettissimo territorio, di soli 6.186 ettari. Si avrà una idea della insufficienza del territorio ove si confronti la situazione del comune di Civitavecchia con quella dei comuni vicini:

	Popolazione residente	Superficie territoriale (ettari)
Allumiere	4.304	9.526
Bracciano	7.155	14.157
Cerveteri	6.250	15.220
Montaldo di Castro	3.401	18.955
Monte Romano . .	2.169	8.622
Tarquinia	10.523	27.801

La zona prescelta che occupa una superficie di circa 600 ettari offre tutti i requisiti e le caratteristiche necessarie per la creazione della zona industriale tra cui quello del facile allacciamento con il porto, le due ferrovie Civitavecchia-Orte e Roma-Pisa e la strada nazionale Aurelia.

Circa la concessione del punto franco si deve ricordare che il porto di Civitavecchia ha goduto di ampia franchigia doganale dal 1630 quando gli fu concessa dal Pontefice Urbano VIII sino al 30 giugno 1874. Da allora è sempre stata viva aspirazione di Civitavecchia riacquistare la franchigia portuale. Sembra più che giustificato il concederla oggi, non come provvidenza isolata, ma in connessione con un ampio programma di ampliamento del porto e d'industrializzazione e nell'interesse di Roma e delle zone circostanti; tanto più che essa è stata estesa, nel frattempo, a numerosi altri porti italiani: Messina, Brindisi, Bari, Napoli, ecc.

Poche osservazioni infine circa il titolo III del presente disegno di legge: costituzione del consorzio del porto e della zona industriale di Civitavecchia.

Il Congresso nazionale dei porti riunitosi a Livorno nel giugno 1950 espresse il voto che l'autonomia dei porti venisse concessa soltanto là dove potessero rilevarsi e prevedersi condizioni tali da renderla efficace. Tali con-

dizioni sussistono nel caso del porto di Civitavecchia. L'importanza di esso e la necessità della costituzione del Consorzio autonomo per dare esecuzione del Piano regolatore del porto sono state infatti riconfermate nella riunione generale della consulta economica della Camera di commercio di Roma a Sezioni riunite del 22 febbraio 1952. È da considerarsi che l'ingente onere finanziario dovrebbe, in assenza del Consorzio, essere sostenuto interamente dallo Stato e che, perchè se ne possano risentire benefici economici, le opere debbono essere eseguite entro un termine ristretto di tempo.

Questo obbiettivo non potrebbe essere realizzato con i normali stanziamenti del Ministero dei lavori pubblici, scaglionati in più esercizi. Questa diluizione del finanziamento e dell'esecuzione potrebbe frustrare ogni sforzo e compromettere il raggiungimento dei benefici economici previsti.

L'esperienza d'altronde ha dimostrato che, mentre da più di un cinquantennio si dibatte il problema del porto di Roma senza avviarlo a concreta soluzione, là dove, in varie forme, si è ottenuta l'autonomia, sono stati fatti grandi passi in avanti. Valgano come esempio il Consorzio del porto di Genova, il Provveditorato del porto di Venezia, l'ente del porto di Napoli, l'ente portuale Savona-Piemonte nonché le autonomie complete e parziali di altri centri marittimi.

La caratteristiche del Consorzio rispondono alla legislazione vigente in materia: sue finalità sono l'esecuzione delle opere necessarie per l'impianto e l'esercizio della zona industriale e delle opere portuali, la ricostruzione di quelle danneggiate, la manutenzione e riparazione delle opere stesse, la gestione dei servizi connessi con la zona industriale ed il porto ed infine, la gestione della zona franca.

Il Consorzio è ente di diritto pubblico e ad esso partecipano lo Stato e gli enti pubblici e territoriali più direttamente interessati alla sua attività. È prevista inoltre la partecipazione di privati che svolgano attività connesse all'economia portuale, marittima ed industriale e che concorrano al finanziamento della istituzione.

Il criterio di affidare al Consorzio del porto la gestione della zona franca trova conforto in numerosi precedenti legislativi; rappresenta invece un'innovazione il carattere unitario dato alla gestione del porto e della zona industriale, ma ciò trova la sua giustificazione nello stretto legame di interdipendenza intercorrente tra le attività del porto e quelle della zona industriale. D'altra parte i diritti dell'amministrazione comunale in materia di piano regolatore della zona vengono fatti salvi.

Resta infine da osservare che l'onere finanziario a carico dello Stato, pur potendo apparire a prima vista ragguardevole, serve a coprire solo in parte la spesa complessiva delle opere. È il Consorzio che si assume l'obbligo di reperire il restante finanziamento, mentre le opere così costruite saranno solo temporaneamente concesse al consorzio medesimo e resteranno di proprietà dello Stato. L'onere sopportato, infine, sarà largamente compensato dai benefici economici, che deriveranno dalla realizzazione del programma previsto nel presente disegno di legge, ad una vasta zona, pari quasi ad un sesto del territorio nazionale, benefici che la Camera di commercio di Roma ha valutati in circa un miliardo e mezzo di lire annue.

È per questo complesso di ragioni di preminente carattere economico e sociale che confidiamo, onorevoli colleghi, che il presente disegno di legge possa raccogliere il vostro voto favorevole.

DISEGNO DI LEGGE

TITOLO I.

Art. 1.

Per promuovere lo sviluppo di attività industriali in relazione al movimento marittimo di Civitavecchia, è istituita una zona industriale in località « Zona Ristretti » delimitata giusta la planimetria allegata alla presente legge:

A Sud-ovest: dalla linea ferroviaria di Civitavecchia-Pisa fino al ponte della Fiumaretta, dalla Fiumaretta al sottopossaggio della Mattonara, dalla strada Aurelia nord.

A Ovest: dalla strada nazionale Aurelia nord fino alla frazione Aurelia.

A Nord: dalla delimitazione dello stabilimento di Aurelia.

A Nord-est: dalla strada di continuazione di quella esistente che dovrebbe congiungere la via Aurelia con l'antica via Claudia.

Art. 2.

Sono dichiarate di pubblica utilità le opere occorrenti per l'impianto e l'esercizio nella zona stessa di stabilimenti e costruzioni annesse nonchè le opere per l'ampliamento e la sistemazione del porto di Civitavecchia.

Art. 3.

L'occupazione e l'espropriazione di immobili che si renderanno necessarie per conseguire i fini di cui all'articolo 2 saranno effettuate a norma della legge 25 giugno 1865, n. 2359, e successive modificazioni ed aggiunte.

Tuttavia per la determinazione dell'indennità si applicherà l'articolo 3 della legge 29 maggio 1939, n. 927.

Art. 4.

Il materiale da costruzione, le macchine e in genere tutto quanto può occorrere al primo impianto degli stabilimenti industriali

tecnicamente organizzati e delle costruzioni annesse che sorgeranno entro dieci anni dalla data di pubblicazione della presente legge nella zona industriale di Civitavecchia sono esenti dal pagamento dei dazi doganali e del diritto di licenza. Sono esenti da tale pagamento anche le macchine ed i materiali di ogni specie destinati all'ampliamento e alla trasformazione, entro il termine di cui sopra, degli stabilimenti industriali già esistenti nella zona anzidetta.

Per i materiali e le macchine di cui ai precedenti commi l'imposta sull'entrata è ridotta alla metà.

Le esenzioni e la riduzione saranno consentite dal Ministero delle finanze di concerto con quello dell'industria e del commercio.

Le concessioni saranno subordinate alla condizione che i materiali ed i macchinari ammessi alla esenzione siano introdotti nella Repubblica entro un anno dalla scadenza del termine di cui al primo comma del presente articolo.

Art. 5.

Agli stabilimenti di cui al primo comma dell'articolo precedente ed a quelli la cui costruzione fosse iniziata nella zona in data non anteriore al 1° gennaio 1953 sono concesse le facilitazioni previste dall'articolo 3 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 dicembre 1947, n. 1598.

Art. 6.

Il primo trasferimento di proprietà di terreni e fabbricati occorrenti per l'attuazione delle iniziative industriali di cui all'articolo 3 è soggetto alla imposta fissa di registro e di trascrizione nella misura fissa di lire 200.

Art. 7.

Per tutto quanto non previsto dagli articoli precedenti si applicano le norme del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 dicembre 1947, n. 1598.

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TITOLO II.

Art. 8.

È istituito un punto franco nell'area compresa tra la Fiumaretta, strada Aurelia, tronco di strada fra l'Aurelia e il varco doganale Vespucci, mura vecchie, varco doganale di porta Livorno, specchio di acqua calata Principe Tommaso, specchio di acqua antistante la banchina Santa Rosa, Molo Vespucci, giusta la planimetria di cui all'articolo 1.

Art. 9.

La sussistenza delle condizioni per l'applicazione del regime di punto franco è dichiarata con decreto del Ministro per le finanze.

Art. 10.

Le aree comprese nella delimitazione di cui all'articolo 8 sono costituite fuori della linea doganale a norma dell'articolo 1 della legge doganale 25 settembre 1940, n. 1424. Nelle aree stesse, salve le limitazioni e le eccezioni di cui agli articoli seguenti si potranno compiere in completa libertà da ogni vincolo doganale tutte le operazioni inerenti allo sbarco, imbarco e trasbordi di materiali o di merci, al loro deposito e alla loro contrattazione, manipolazione e trasformazione, anche a carattere industriale. Le merci estere introdotte in dette aree si considerano fuori del territorio doganale e, se provengono dall'interno di esso, si considerano definitivamente uscite dallo Stato.

Le merci nazionali o nazionalizzate introdotte nelle aree medesime si considerano agli effetti doganali definitivamente esportate e sono assimilate alle merci estere, salvo che non si sia provveduto a mantenere la nazionalità nei casi e nei modi che saranno indicati nelle norme di esecuzione della presente legge.

Art. 11.

Nella suddetta zona franca del porto di Civitavecchia, per quanto non esplicitamente disposto con la presente legge, si applicheranno,

in quanto applicabili, le disposizioni previste dalla legge 11 febbraio 1952, n. 75, sulla istituzione di un punto franco nel porto di Napoli.

Art. 12.

L'Amministrazione e la gestione del punto franco è affidata al Consorzio per il porto e la zona industriale di Civitavecchia di cui al successivo articolo 13.

Tale Ente è tenuto:

a) a mantenere in buono stato la cinta doganale e ad eseguire tutte le opere che fossero richieste dall'Amministrazione finanziaria per il sicuro esercizio della vigilanza;

b) a fornire gratuitamente i locali necessari per l'espletamento del servizio doganale e per l'espletamento doganale e ferroviario, a provvedere al loro arredamento, compresa la illuminazione, il riscaldamento, l'acqua; nonché ad eseguire a sua cura, le spese per la manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti ferroviari ricadenti nell'ambito del punto franco.

TITOLO III.

Art. 13.

È istituito un Consorzio per il porto e la zona industriale di Civitavecchia avente per scopo la esecuzione delle opere di ampliamento del porto e dei lavori di cui al precedente articolo 2, la esecuzione, lo sviluppo delle opere per l'impianto e l'esercizio della zona industriale di cui al precedente articolo 1, nonché la manutenzione delle opere stesse e la gestione dei servizi ad essi connessi e necessari.

Art. 14.

Il Consorzio è ente di diritto pubblico, ha amministrazione propria e sede in Civitavecchia. È soggetto alla vigilanza del Ministero della marina mercantile.

Il Consorzio ha la durata di 60 anni.

Sono ad esso devolute in concessione gratuita le opere previste nell'articolo 28.

Art. 15.

Il Consorzio per il raggiungimento dei suoi fini provvederà:

1) alla esecuzione delle opere portuali e di ampliamento compresi gli impianti ferroviari sulle calate e per le linee di accesso destinate al servizio del porto, nonchè alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere stesse e di quelle già esistenti nel porto di Civitavecchia;

2) a predisporre ed attuare gradualmente, previa approvazione del Piano generale e dei Piani particolareggiati da parte della Amministrazione comunale di Civitavecchia, il Piano delle opere e dei lavori necessari per una idonea e completa sistemazione dei servizi generali della zona industriale per quanto attiene ai traffici stradali e ferroviari, ai rifornimenti idrici, elettrici e simili, sia per quanto attiene a tutte quelle altre opere occorrenti nel suolo e nel sottosuolo;

3) alla espropriazione degli immobili compresi entro i confini della zona industriale delimitata dalla planimetria di cui all'articolo 1 della presente legge, adottando la procedura prevista dalla presente legge, nonchè alla assegnazione delle aree provenienti dalla suddetta espropriazione alle singole aziende industriali per l'impianto di stabilimenti industriali e di opere annesse, nonchè alla destinazione delle aree occorrenti per la esecuzione delle opere pubbliche;

4) a tutto quanto si attiene alla istituzione dei servizi che fossero necessari al coordinamento di quelli esistenti in relazione alle opere anzidette, nonchè a promuovere e favorire la risoluzione di ogni altro problema tecnico attinente all'impianto ed al funzionamento del porto e della zona industriale.

Art. 16.

Il Consorzio terrà distinta nel proprio bilancio la gestione finanziaria del punto franco di cui al precedente articolo 12.

Art. 17.

Partecipano di diritto al Consorzio: lo Stato, la provincia di Roma, i comuni di Roma, di Civitavecchia e di Olbia, la Camera di

commercio, industria ed agricoltura di Roma. Possono aderire al Consorzio: le provincie di Frosinone, Latina, Viterbo, Rieti, Grosseto, Terni, Perugia, L'Aquila, la regione Sarda; la Camera di commercio, industria e agricoltura delle provincie suddette e la Camera di commercio regionale Sarda; le ditte private che svolgono nel porto o nella zona industriale di Civitavecchia attività connesse alla economia portuale marittima o industriale e che concorrono all'atto della istituzione o entro il periodo di tre anni dalla istituzione stessa alla erogazione di una somma non inferiore a lire 10 milioni a titolo di finanziamento al tasso non superiore all'1,50 per cento.

Art. 18.

Fanno parte del Consorzio in rappresentanza dello Stato:

a) sei membri di diritto e cioè: il Comandante del porto di Civitavecchia, il Direttore superiore della dogana di Civitavecchia, l'Ispettore compartimentale del Genio civile di Roma, il Capo compartimento delle Ferrovie dello Stato di Roma, l'Ispettore del lavoro del circolo con giurisdizione su Civitavecchia, il Direttore dell'Ufficio provinciale dell'industria e del commercio di Roma;

b) cinque membri da designarsi, e cioè cinque funzionari di grado non inferiore al V designati uno per ciascuno dal Ministero della marina mercantile, del tesoro, dei lavori pubblici, dei trasporti e dell'industria;

c) rappresentano le provincie del Consorzio: due consiglieri provinciali eletti dal Consiglio provinciale di Roma. Un consigliere provinciale eletto dal Consiglio provinciale per ciascuna delle altre Provincie aderenti al Consorzio;

d) rappresentano i comuni di Roma, di Civitavecchia e di Olbia: il Sindaco ed un consigliere comunale eletto dal Consiglio comunale;

e) rappresentano la Regione sarda: tre deputati regionali eletti dall'Assemblea;

f) rappresentano le Camere di commercio, industria e agricoltura: il Presidente ed un membro eletto dal Consiglio camerale e, in mancanza, dalla Giunta, per la Camera di commercio, industria e agricoltura di Roma.

Un membro eletto dal Consiglio camerale, e in mancanza, dalla Giunta, per ciascuna delle altre Camere che fanno parte del Consorzio e lo finanziano con quote non inferiori a lire 10 milioni;

g) rappresentano le ditte private di cui al precedente articolo: un membro per ogni gruppo di cinque ditte con un massimo di sei rappresentanti in complesso nominati tra titolari e legali rappresentanti delle ditte stesse d'accordo tra di loro e, in difetto di accordo, dal Consiglio camerale della Camera di commercio di Roma e in mancanza dalla Giunta camerale.

I membri di diritto non hanno facoltà di farsi sostituire salvo i Sindaci di Roma, Civitavecchia e Olbia ed il Presidente della Camera di commercio, industria e agricoltura di Roma, i quali in caso di impedimento possono di volta in volta farsi sostituire, i primi due da un consigliere comunale, il terzo da un membro della Giunta.

Art. 19.

Fanno parte dell'assemblea del Consorzio anche:

a) due rappresentanti eletti dell'Associazione degli armatori;

b) due rappresentanti eletti uno per ciascuno dalle Unioni provinciali degli industriali e dei commercianti della provincia di Roma;

c) due rappresentanti dei lavoratori dell'industria della provincia di Roma designati dai Sindacati;

d) due rappresentanti dei lavoratori dell'industria di Civitavecchia designati dai Sindacati;

e) due rappresentanti delle organizzazioni locali di Civitavecchia della gente del mare eletti dalla loro assemblea;

f) due rappresentanti della Compagnia portuale « Roma » eletti dalla loro assemblea.

Art. 20.

La direzione e l'amministrazione del Consorzio spettano ad un Consiglio direttivo composto di dodici membri oltre il Presidente, di cui sette di diritto e cinque eletti dall'assemblea dei consorziati.

L'assemblea elegge tra i suoi membri anche un Vice Presidente che è compreso nel numero dei componenti il Consiglio direttivo.

Art. 21.

Il Presidente e il Vice Presidente sono eletti con votazione separata a scrutinio segreto a maggioranza dei due terzi dell'assemblea dei consorziati.

Il Presidente può essere scelto anche al di fuori dei membri del Consorzio. Il Presidente e il Vice Presidente rimangono in carica quattro anni e possono essere rieletti. Nel caso di impedimento del Presidente ne assume le funzioni il Vice Presidente.

Art. 22.

Il Presidente è il rappresentante legale del Consorzio. Egli ne presiede il Consiglio direttivo e l'assemblea; è il Capo dei servizi portuali, dei funzionari e del personale del porto e dà esecuzione a tutte le deliberazioni di competenza dell'assemblea dei consorziati e del Consiglio direttivo.

Art. 23.

Sono membri di diritto del Consiglio direttivo: il Comandante del porto di Civitavecchia, il Direttore superiore della dogana di Civitavecchia, l'Ispettore compartimentale del Genio civile, il Capo compartimento delle Ferrovie dello Stato di Roma, il Sindaco di Civitavecchia o un suo delegato eletto dal Consiglio comunale, il Presidente della provincia o un suo delegato eletto dal Consiglio provinciale, il Presidente della Camera di commercio industria e agricoltura di Roma o un suo delegato eletto dal Consiglio camerale o in mancanza dalla Giunta tra i loro membri, il Sindaco del comune di Roma o un suo delegato eletto dal Consiglio comunale. Gli altri cinque membri sono eletti a votazione segreta a scrutinio di lista dell'assemblea dei consorziati tra i rappresentanti degli enti non aventi nel Consiglio membri di diritto.

Per ogni categoria di consorziati non potrà essere eletto più di un membro. Sono eletti co-

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

loro che riportano il maggior numero di voti. Spettano al Consiglio che dura in carica quattro anni le funzioni esecutive per l'ordinario disbrigo degli affari e per il disimpegno delle altre funzioni che saranno stabilite dal regolamento e che non sono di competenza dell'assemblea dei consorziati.

Art. 24.

L'assemblea generale è composta da tutti i rappresentanti dei consorziati e dai membri ammessi a norma dell'articolo 17. Essa delibera:

a) sull'elezione del Presidente, del Vice Presidente, dei membri elettivi del Consiglio o del collegio dei revisori di conti di cui all'articolo seguente;

b) sull'importo dei contributi a carico degli enti consorziali;

c) sui bilanci preventivi e consuntivi, previa relazione dei revisori dei conti;

d) sui progetti di prestiti e di altre operazioni finanziarie nonchè sulle spese che vincolano il bilancio oltre il quinquennio;

e) sulla organizzazione interna dell'Amministrazione consorziale.

L'assemblea è convocata dal Presidente in via ordinaria due volte l'anno ed in via straordinaria quando lo ritenga necessario il Presidente o lo richiedano cinque membri del Consiglio direttivo o almeno un terzo dei consorziati con domanda scritta e motivata. Essa non può deliberare in prima convocazione se non con la presenza di almeno la metà dei suoi componenti ed in seconda convocazione che avrà luogo un altro giorno con la presenza di almeno un terzo dei consorziati e sempre a maggioranza dei voti. Nel caso di parità di voti la votazione sarà ripetuta. Se anche nella seconda votazione si avrà parità di voti prevale il voto del Presidente.

Art. 25.

È istituito un collegio dei revisori dei conti col compito di riscontrare la esattezza, nei riguardi contabili di tutti i conti del consorzio e la loro rispondenza nelle partite di bilancio. Esso si compone di tre membri, di cui uno de-

signato dal Ministero del tesoro, uno dalla Camera di commercio, industria e agricoltura di Roma, ed uno eletto a scrutinio segreto dall'assemblea dei consorziati a maggioranza di votanti tra i non appartenenti al consiglio direttivo.

Art. 26.

All'atto della costituzione del Consorzio, i membri di diritto, fatta eccezione per quanto disposto al successivo articolo 38, verseranno il 50 per cento della quota consorzile.

Il versamento è ridotto al 30 per cento per i membri volontari del Consorzio.

Art. 27.

Sono devoluti al Consorzio per l'attuazione delle sue finalità:

1) il residuo dei fondi già stanziati e di quelli che saranno stanziati nel bilancio dello Stato per l'esecuzione nella zona di opere già di pertinenza dell'Amministrazione statale;

2) il contributo a carico degli enti consorziali;

3) i proventi delle concessioni per l'uso di aree, fabbricati, impianti, meccanismi galleggianti e spazi acquei nella zona consorzile;

4) i proventi del sovrapprezzo del valore di esproprio dei beni ceduti alle aziende che si impiantino nella zona industriale commisurato all'area occupata da ciascuna di essa, da determinarsi su proposta del Consiglio direttivo del Consorzio, dal Ministero per l'interno d'intesa con i Ministri delle finanze e dell'industria;

5) le somme versate da privati a rimborso spese per il risarcimento danni alle opere, impianti, ecc.;

6) i proventi delle speciali tasse e sopratasse portuali che il Consorzio sarà autorizzato ad imporre in base all'articolo 29;

7) i fondi derivanti da prestiti o da altre operazioni finanziarie;

8) i lasciti testamentari, donazioni e oblazioni;

9) le somme di qualsiasi altra provenienza messe a disposizione del Consorzio comprese quelle derivanti da vendita di beni di proprietà.

Art. 28.

Spettano in concessione gratuita al Consorzio per la durata della sua attività tutte le opere, aree, edifici, attrezzi, mobili, galleggianti, macchinari e impianti di proprietà dello Stato connessi con dette opere o destinati al servizio di esse che esistono nel porto, ad eccezione di quanto occorra per i servizi di spettanza dello Stato.

Le opere derivanti da lavori di ampliamento e da quelli di sistemazione della zona industriale eseguite dal Consorzio sono del pari concesse al Consorzio e sono devolute allo Stato alla scadenza della concessione salve quelle relative ai servizi pubblici di competenza del Comune, le quali una volta eseguite dal Consorzio e collaudate dagli organi tecnici del Ministero dei lavori pubblici saranno trasferite in proprietà al Comune.

Il Consorzio disporrà altresì delle aree e dei fabbricati su di essi esistenti, assegnati al demanio marittimo e ad altri enti statali.

Art. 29.

Al Consorzio è data la facoltà di imporre, riscuotere sopratasse di ancoraggio e speciali tasse portuali sulle merci imbarcate e sbarcate, su e da navi in arrivo ed in partenza, su e da carri ferroviari nell'ambito della zona ad esso concessa e delimitata ai sensi della allegata planimetria e per ogni passeggero imbarcato e sbarcato, in conformità di tariffe deliberate dal Consiglio direttivo e approvate dal Ministro della marina mercantile.

Art. 30.

La sopratassa di ancoraggio e la tassa sui passeggeri sono accertate dalla Capitaneria di porto e riscosse a cura della dogana. Le tasse sulle merci sono accertate e riscosse a cura della dogana con il procedimento in vigore per l'accertamento e la riscossione del diritto di statistica. Le tasse sulle merci in arrivo ed in partenza sui carri ferroviari sono accertate

e riscosse a cura dell'Amministrazione delle ferrovie statali. L'importo delle predette riscossioni viene versato al Consorzio con le modalità stabilite dal regolamento.

Art. 31.

Per provvedere alle spese eccezionali che non possono essere sopportate con i mezzi normali del bilancio consortile, il Consorzio ha facoltà di contrarre prestiti e di ricorrere ad altre operazioni finanziarie nei modi e alle condizioni che saranno deliberate dalla assemblea del Consorzio.

I prestiti e le altre operazioni finanziarie sono garantite dallo Stato.

Il Consorzio è tenuto a stanziare per ciascun bilancio i fondi occorrenti per il pagamento degli interessi e per provvedere all'ammortamento di detti prestiti ed operazioni.

La gestione finanziaria annuale del Consorzio decorre dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Art. 32.

Entro quattro mesi dalla chiusura di ogni esercizio finanziario e cioè non oltre il 30 aprile dovrà provvedersi alla approvazione del bilancio consuntivo del Consorzio.

Art. 33.

Gli avanzi di gestione saranno accantonati e destinati a costituire un fondo di riserva per far fronte a spese di carattere assolutamente straordinario e per colmare eventuali precedenti deficit di gestione.

Art. 34.

Agli effetti del trattamento tributario il Consorzio è equiparato alle amministrazioni dello Stato.

Tutti gli atti ed i contratti del Consorzio sono soggetti alle stesse norme che vigono per gli atti e i contratti delle amministrazioni dello Stato.

Art. 35.

Il Consorzio provvede a tutti i servizi con proprio personale ed anche se lo riterrà opportuno richiedendo alle amministrazioni dei

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

lavori pubblici e del Corpo della capitaneria di porto di mettere a sua disposizione personale statale calcolandolo fuori al ruolo.

La spesa inerente al trattamento economico di questo personale statale sarà a carico del Consorzio.

Art. 36.

Il Consorzio osserva:

a) per la compilazione dei progetti la contabilità, la direzione ed il collaudo dei lavori, le disposizioni sui lavori pubblici, per gli impianti ferroviari quelli vigenti per le Ferrovie dello Stato in quanto applicabili;

b) per la gestione amministrativa e finanziaria e per la stipulazione dei contratti, le disposizioni sulla amministrazione e sulla contabilità generale dello Stato in quanto applicabili. Tuttavia nell'esercizio di queste attribuzioni e facoltà, il Consorzio non è obbligato a riportare i preventivi pareri degli organi consultivi dello Stato, nè è soggetto ai riscontri e controlli preventivi della Corte dei conti e delle amministrazioni statali.

Art. 37.

Tutti i progetti di massima ed i progetti esecutivi dei lavori necessari del porto, nonché d'intesa col comune di Civitavecchia, il piano generale ed i piani particolareggiati delle opere pubbliche riguardanti la zona industriale saranno sottoposte all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici che dovrà provvedere entro tre mesi dalla presentazione. Trascorso tale termine il Consorzio dovrà provvedere alla esecuzione dei lavori in base al progetto presentato. La esecuzione delle opere sarà curata sotto la direzione e la vigilanza degli uffici del Genio civile. Non è ri-

chiesta l'approvazione del Ministero quando si tratti di lavori che non superino l'importo di lire 50 milioni.

Art. 38.

L'assemblea dei consorziati, con deliberazione presa a maggioranza assoluta, può richiedere all'Amministrazione della marina mercantile di far procedere ad ispezione ed inchieste sul funzionamento del Consorzio, e può chiedere altresì che il Consiglio direttivo sia sciolto e l'amministrazione sia temporaneamente affidata ad un Commissario straordinario per un termine non superiore a mesi sei entro il quale dovrà essere ricostruito il Consiglio direttivo.

Art. 39.

I contratti stipulati dal Consorzio non possono avere durata nè creare oneri od impegni oltre il termine di durata del Consorzio stesso.

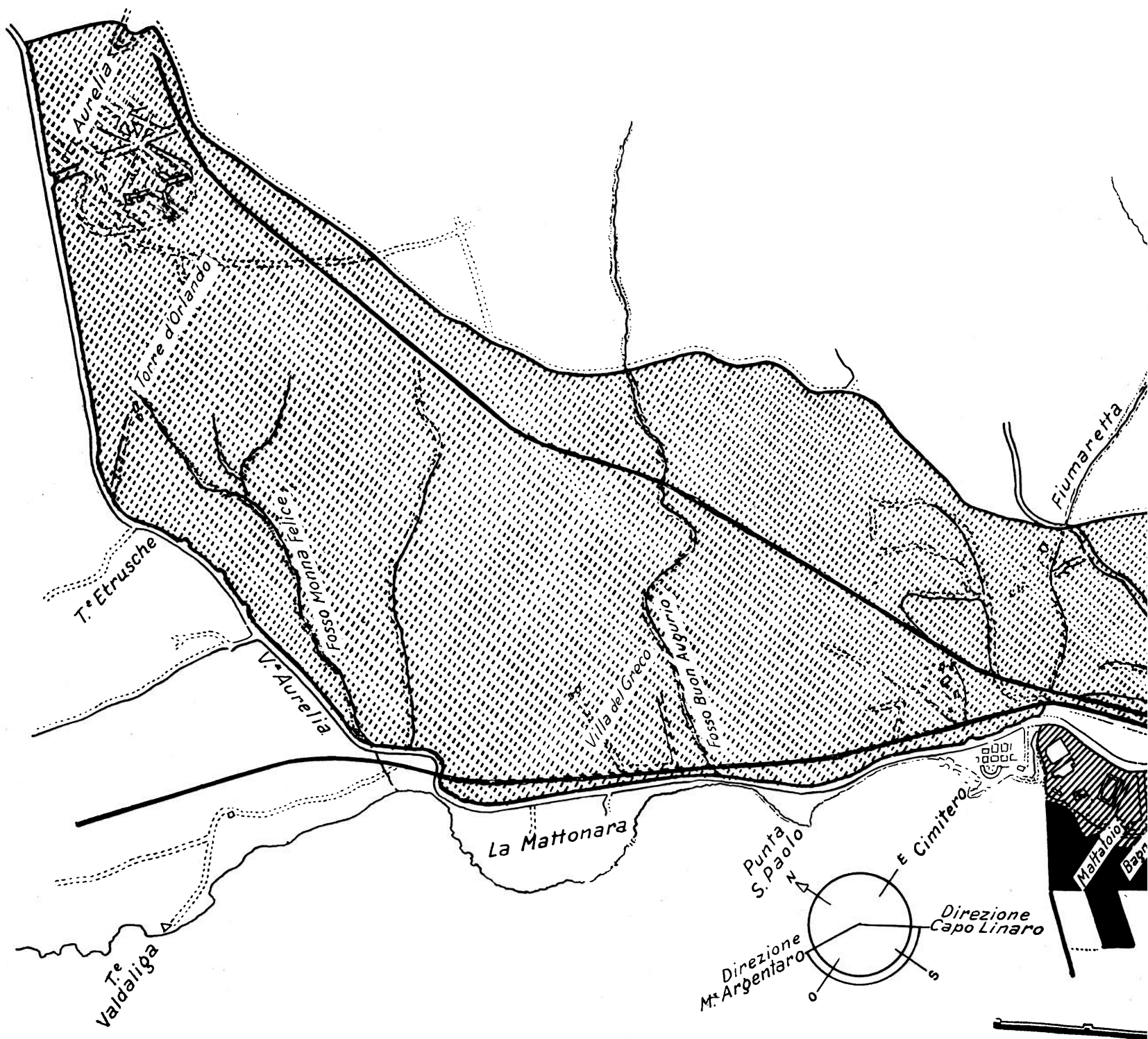
DISPOSIZIONI TRANSITORIE.

Art. 40.

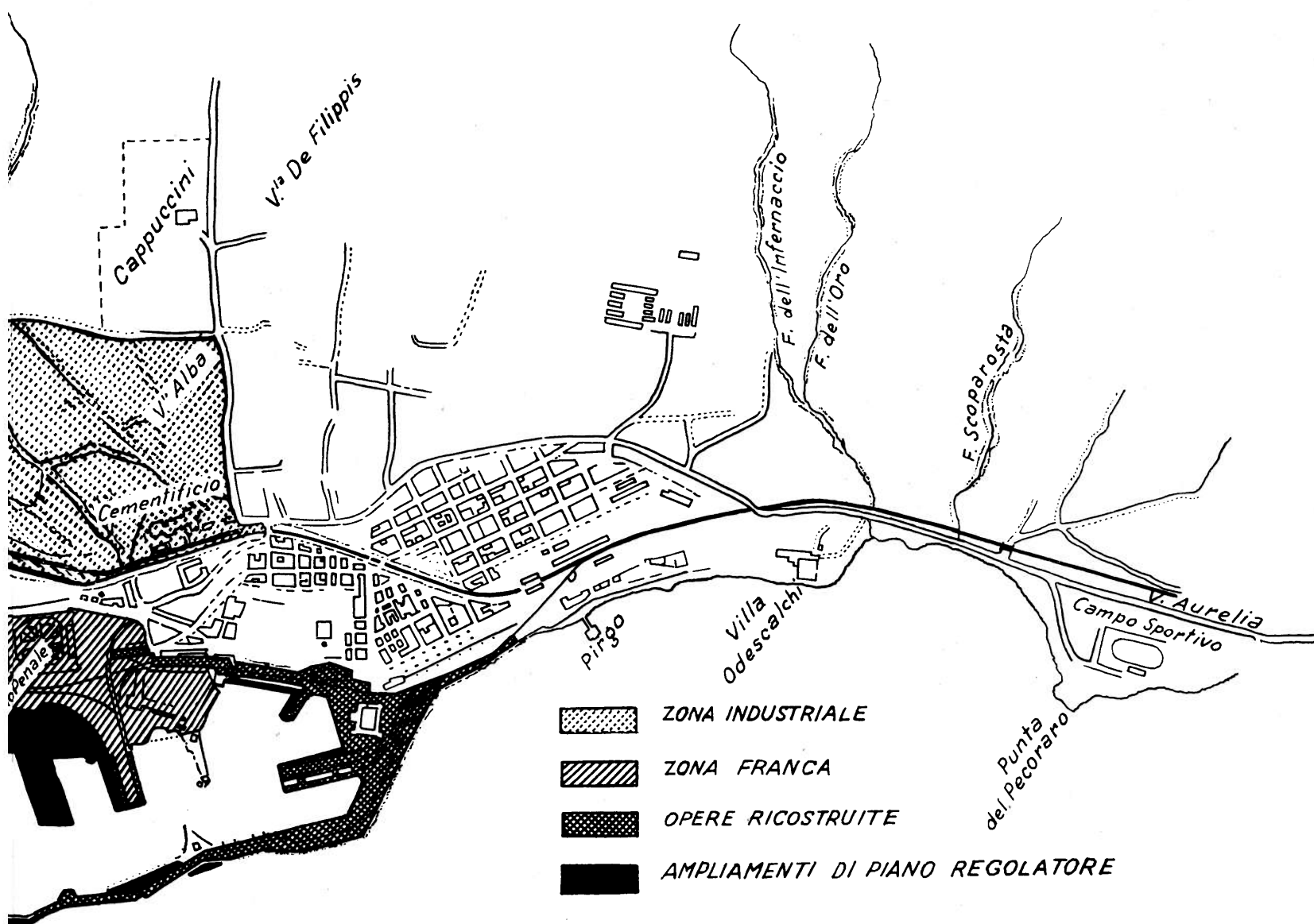
Lo Stato oltre al pagamento delle somme di cui all'articolo 27, n. 1, metterà a disposizione del Consorzio all'atto della sua costituzione a titolo di semplice anticipazione la somma di lire 2 miliardi. Tale somma sarà dal Consorzio rimborsata in 20 rate da pagarsi senza interessi il primo gennaio di ogni anno a partire dal quinto anno successivo alla avvenuta anticipazione.

Art. 41.

Il Ministero del tesoro è autorizzato ad inserire nel bilancio 1954-55 la somma di cui all'articolo precedente.



IL PORTO E LA ZONA INDUSTRIALE DI CIVITAVECCHIA



ZONA INDUSTRIALE



ZONA FRANCA



OPERE RICOSTRUITE



AMPLIAMENTI DI PIANO REGOLATORE