

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1748

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

CERVELLATI, BOLDRINI, MACRELLI e NENNI GIULIANA*Annunziata il 28 luglio 1955*Creazione di una zona industriale agricola commerciale
nella città di Ravenna

ONOREVOLI COLLEGHI ! — È noto come il porto di Ravenna si sia venuto affermando, nel tempo, per ragioni economiche di carattere obiettivo, e ciò nonostante le preconette ostilità di dirigenti politici fascisti, più favorevoli al potenziamento di altri porti sulla costa tirrenica.

Nella gara di lavoro il porto di Ravenna aveva raggiunto nel periodo prebellico la rilevante cifra di 600 mila tonnellate di merce in transito.

Dopo la deprecata sosta, provocata da eventi bellici, e dopo notevoli difficoltà iniziali, conseguenti al diminuito volume di rapporti commerciali coi paesi dell'oriente, l'attività del porto di Ravenna ha mostrato segni di promettente ripresa.

Infatti nel 1954 sono transitate, tra imbarchi e sbarchi, merci per complessive tonnellate 943.415, con un transito di 822 nautanti, stazzanti tonnellate 499.863.

Una grave remora all'ulteriore sviluppo del traffico portuale è tuttora costituita dalla limitazione dei fondali, i quali attualmente consentono il transito a navi con un pescaggio non superiore a 17 piedi, cioè a metri 5 circa.

È attualmente allo studio un progetto che, se attuato, consente di risolvere in maniera definitiva il problema, e ciò mediante lo spostamento del porto a Marina di Ra-

venna, con conseguente approfondimento dei fondali.

Il porto di Ravenna si collega al mare mediante il canale Corsini; questa situazione ha favorito il sorgere, sulle rive del canale stesso, di una serie di grandi, medi e piccoli centri industriali e commerciali che costituiscono la struttura economica del porto.

Gli stabilimenti industriali e commerciali sono collegati al loro *Hinterland* naturale, nonché alle altre regioni d'Italia, mediante rete ferroviaria e stradale, in maniera adeguata e che può considerarsi sufficiente ai bisogni attuali e futuri di un traffico intenso.

Ulteriori prospettive al porto di Ravenna e alle attività industriali e commerciali, che in esso convergono, si preannunciano con la ultimazione della strada Romea Venezia-Ravenna.

Tra l'altro, tale opera favorirà l'afflusso delle derrate di produzione dei terreni condotti sotto la direzione dell'Ente di colonizzazione del Delta Padano, nonché delle numerose aziende agricole del Delta Padano stesso.

Ma dove le prospettive economiche di Ravenna e del suo porto possono trarre un impulso decisivo, tale da trasformare profondamente la fisionomia economica della provincia, è nella scoperta di ingenti giacimenti di metano in prossimità del porto; e

che allo stato iniziale hanno già una capacità potenziale produttiva di metri cubi 4 milioni e 500 mila di metano giornalieri negli attuali 18 pozzi in funzione, che aggiunti ai pozzi di Alfonsine, Voltana, Cotignola ed altri in perforazione nella provincia, danno una garanzia di elevate e costanti quantità di metano a disposizione.

L'industria di trasformazione chimica del metano progettata dall'Ente nazionale idrocarburi, tramite la Società A. N. I. C., prevede una produzione annua di 30 mila tonnellate di gomma sintetica e di 350 mila tonnellate di fertilizzanti azotati, con un consumo di metano pari a metri cubi 400 milioni annui.

Rimane, quindi, nella zona di Ravenna una disponibilità di metano elevata che può trovare la sua utilizzazione sul posto, evitando gli elevati costi di trasporto del metano attraverso metanodotti.

La disponibilità di metano crea le condizioni per la costruzione di una serie di industrie e di centri commerciali in prossimità del porto, con il vantaggio di avere a disposizione un ottimo combustibile a basso prezzo e le materie prime estratte dalla trasformazione chimica del metano, per un ciclo produttivo completo e in prossimità del porto per beneficiare dei trasporti via mare.

Si ritiene di avere, con quanto sopra esposto, dimostrato come sussistano nella provincia di Ravenna ragioni di natura economica che aprono sicure prospettive di un grande sviluppo di carattere industriale e commerciale.

La realizzazione di tali prospettive deve essere favorita con adeguati provvedimenti legislativi, intesi a stimolare l'iniziativa degli enti pubblici e privati per la creazione di industrie economicamente sane ed efficienti e di fiorenti attività commerciali.

La realizzazione delle favorevoli prospettive economiche che si aprono alla provincia di Ravenna costituisce, tra l'altro, l'adempimento di un alto dovere di carattere morale e sociale nei confronti delle vaste masse di lavoratori sui quali incombe la minaccia della disoccupazione. Minaccia che viene aggravata anche dall'accentuato flusso immigratorio che si registra in provincia, in particolare nel comune di Ravenna,

in contrasto con le mediocri possibilità di assorbimento, rappresentate dalle attuali strutture economiche della provincia.

A dimostrazione di quanto affermato si riportano i dati ufficiali della popolazione del comune di Ravenna:

censimento 1901, popolazione presente	54.031
censimento 1951, popolazione presente	91.261
popolazione presente controllata a fine 1953	93.566

Tale stato di cose tende ad aggravarsi sempre più per il continuo e preoccupante spopolamento della collina toscoro-romagnola.

Questa situazione genera gravi problemi economici e sociali, che hanno già destato vive preoccupazioni presso Autorità, Enti, Organizzazioni e che impongono una immediata e soddisfacente soluzione.

Si ritiene che premessa e condizioni indispensabili per raggiungere l'auspicato potenziamento della vita economica ravennate siano costituite dall'approvazione di una legge speciale, che dia vita ad un consorzio di enti locali.

Tale richiesta trova i suoi fondamenti in molteplici considerazioni che si riassumono:

1°) agevolazioni fiscali per superare le difficoltà iniziali a cui è soggetta ogni impresa economica;

2°) possibilità di sottoporre a esproprio le aree, onde sottrarle ad inevitabili speculazioni private;

3°) possibilità di distribuire le varie iniziative secondo un piano organico, razionale, definito e funzionale;

4°) possibilità di adeguare le attrezzature e i servizi pubblici e le vie di comunicazione in conformità ed in proporzione allo sviluppo delle varie imprese economiche.

La costituzione del Consorzio rappresenta la soluzione più soddisfacente, in quanto rispondente a due requisiti fondamentali:

1°) che l'interesse pubblico sia dichiarato preminente nei confronti degli interessi individuali;

2°) che alla realizzazione dello sviluppo economico della provincia di Ravenna contribuiscano in maniera rilevante gli enti cittadini in stretta collaborazione con le organizzazioni economiche e sindacali.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

È istituita nel comune di Ravenna una zona industriale-agricolo-commerciale così delimitata:

a sud dall'incrocio del piazzale di smistamento a tergo della stazione delle ferrovie dello Stato con la strada statale tosco-romagnola;

ad est dalla statale tosco-romagnola fino alla località San Vitale e dalla linea scorrente in fregio al canale Candiano e distante da questo metri lineari 500 circa, in località Fabbrica Vecchia, e dalla linea delimitante la zona pinetale a nord di Porto Corsini, oltre il Canale Candiano, fino alla latitudine 44° e 30';

ad ovest dalla nuova strada Romea (dal canale ferroviario fino allo scolo Via Cupa) e da una linea scorrente parallelamente al canale Candiano partente a sud dalla confluenza del canale Via Cupa con canale Staggi, e terminante all'altezza del canale Baiona e Baccarini;

a nord dal parallelo corrispondente alla latitudine di 44° e 30',

secondo la planimetria annessa al presente decreto.

ART. 2.

Entro il perimetro della zona di cui all'articolo 1, le opere occorrenti per la costruzione, la sistemazione, l'ampliamento, la trasformazione e l'esercizio di stabilimenti industriali; gli edifici destinati al commercio dei relativi prodotti e le opere occorrenti per la costruzione, la trasformazione e l'adattamento di edifici destinati ad abitazioni operaie, nonché tutte le opere occorrenti per l'attrezzatura delle zone stesse, sono dichiarate di pubblica utilità.

ART. 3.

È istituito il Consorzio per la zona industriale-agricolo-commerciale di Ravenna, costituito dalla provincia, dal comune di Ravenna e dalla Camera di commercio, industria e agricoltura di Ravenna.

Esso ha lo scopo di promuovere le iniziative pubbliche e private per l'attuazione della zona industriale-agricolo-commerciale di Ravenna, di promuovere e di curare lo studio e la esecuzione delle opere pubbliche ne-

cessarie per l'impianto e l'esercizio delle industrie nella zona e di svolgere ogni altra attività che possa essere utile nell'interesse della zona stessa e particolarmente del commercio e della valorizzazione dei prodotti agricoli.

ART. 4.

Il Consorzio è retto da un Consiglio direttivo composto di nove membri nominati direttamente dalla provincia di Ravenna, dal comune di Ravenna e dalla Camera di commercio, industria e agricoltura di Ravenna.

I componenti il Consiglio durano in carica 4 anni e possono essere revocati e sostituiti dall'Ente che li ha nominati, anche prima della scadenza del periodo predetto.

ART. 5.

Il Consiglio direttivo redigerà lo statuto del Consorzio che sarà approvato con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro per l'industria e commercio, di concerto con i Ministri per l'interno e per il tesoro.

ART. 6.

Il presidente del Consorzio è eletto nel suo seno dal Consiglio direttivo. Egli ha la rappresentanza del Consorzio stesso ed esegue le deliberazioni del Consiglio.

ART. 7.

La vigilanza del Consorzio spetta al Ministero dell'industria e del commercio. I bilanci sono approvati con decreto del Ministro per l'industria e il commercio di concerto con quelli per l'interno e per il tesoro.

ART. 8.

Le espropriazioni necessarie per l'esecuzione delle opere di cui all'articolo 2 avranno luogo su istanza del Consorzio anche per conto delle imprese interessate.

Nell'assegnazione delle aree espropriate può essere applicato a favore del Consorzio un sopraprezzo da fissarsi con provvedimento del Consorzio stesso in conformità alle leggi vigenti.

ART. 9.

L'indennità di espropriazione deve essere ragguagliata al valore venale dei terreni e dei fabbricati al tempo dell'espropriazione senza

tener conto di qualsiasi incremento di valore che si sia verificato o possa verificarsi in dipendenza della creazione della zona industriale-agricolo-commerciale.

Per la risoluzione dei contratti di locazione cagionati dalle espropriazioni nè il locante nè il locatario hanno diritto ad indennità.

ART. 10.

Il Consorzio provvede alla pubblicazione degli elenchi dei beni da espropriare con l'indicazione del prezzo offerto.

Decorsi quindici giorni dalla pubblicazione, il prefetto, su richiesta del Consorzio, ordina il deposito della somma offerta nella Cassa depositi e prestiti, e, in seguito alla presentazione dei certificati comprovanti l'eseguito deposito, pronuncia la espropriazione e autorizza l'occupazione dei beni.

Per quanto non previsto dalla presente legge in materia di espropriazioni, si applicano le disposizioni della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

ART. 11.

I materiali da costruzione e le macchine occorrenti al primo impianto degli stabilimenti industriali e commerciali tecnicamente organizzati, che entro dieci anni dalla data di pubblicazione della presente legge sorgeranno nel perimetro della zona industriale-agricolo-commerciale, sono esenti, se importati dall'estero, dal pagamento dei dazi doganali e del diritto di licenza.

Sono esenti da tale pagamento anche le macchine e i materiali da costruzione destinati all'ampliamento o alla trasformazione, entro il termine di cui sopra, degli stabilimenti già esistenti nella zona anzidetta esercenti la suddetta conservazione o lavorazione.

Le esenzioni saranno consentite dal Ministro per le finanze di concerto con quello per l'industria e commercio, fermo restando l'obbligo di osservanza delle norme sulla disciplina del commercio con l'estero in materia valutaria.

Le concessioni relative saranno subordinate alla condizione che i materiali e i macchinari ammessi alla esenzione siano introdotti in Italia entro un anno dalla scadenza del termine, di cui al primo comma del presente articolo.

Qualora i macchinari e materiali importati in franchigia dal dazio e dal diritto di licenza siano stati comunque in tutto o in parte destinati ad uso diverso da quello per il quale erano stati ammessi a detto beneficio,

il concessionario sarà tenuto, per i materiali e i macchinari così distratti, a corrispondere gli indicati tributi in base alle aliquote vigenti all'atto della loro introduzione nel territorio doganale. Tale vincolo cessa trascorsi dieci anni dalla data della posa in effettivo esercizio dei macchinari e dei materiali.

ART. 12.

Per gli stabilimenti industriali di cui al primo comma dell'articolo precedente è concesso, per un decennio dalla data della loro attivazione, la esenzione dall'imposta di ricchezza mobile sui relativi redditi industriali.

Per gli stabilimenti esercenti le stesse attività, già esistenti nella zona, che fossero ampliati o trasformati entro il termine fissato dall'articolo precedente, non sarà apportato aumento per un decennio, in considerazione di tali ampliamenti o trasformazioni, agli accertamenti stabiliti per imposta di ricchezza mobile.

ART. 13.

L'imposta di registro e l'imposta di trascrizione ipotecaria sul passaggio di proprietà per espropriazione da parte del Consorzio degli immobili occorrenti per l'impianto e l'esercizio nella zona predetta degli stabilimenti di cui agli articoli 2 e 11 e delle costruzioni di opere pubbliche, sono stabilite nella misura fissa di lire 500 per ogni atto o per ogni trascrizione.

Uguale trattamento si applica sul primo trasferimento dei terreni ai privati che acquistano gli immobili suddetti dal Consorzio, oppure direttamente dai terzi per il conseguimento degli scopi suddetti.

Tali scopi debbono essere contestualmente dichiarati nell'atto, e saranno dovute le normali imposte di registro ed ipotecarie, qualora entro il termine di cinque anni dalla data di registrazione dell'atto concernente il primo trasferimento non sia dimostrato, con apposito certificato da rilasciarsi dal Ministero dell'industria e commercio, che gli scopi della legge sono stati conseguiti dal primo acquirente.

ART. 14.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provvederà ad adeguare i servizi dell'impianto e di trasporto alle necessità del traffico della zona industriale-agricolo-commerciale stipulando col Consorzio apposita convenzione.

ART. 15.

Il Ministero dei lavori pubblici curerà l'esecuzione dei lavori di sistemazione portuale, stradale e delle opere relative ai servizi generali della zona industriale-agricolo-commerciale di Ravenna.

Il Ministro per il tesoro provvederà con proprio decreto alla iscrizione della somma occorrente sullo stato di previsione dalla spesa del Ministero dei lavori pubblici.

ART. 16.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni provvederà ad impiantare un ufficio postale telegrafico e di accettazione telefonica nell'interno della zona industriale-agricolo-commerciale, nei locali che saranno approntati dagli enti di cui all'articolo 3.

