

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3537

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**CERVONE, RIGHETTI, FABBRI RICCARDO, GREGGI, DARIDA,
LORETI, FRACASSI, SAMMARTINO**

Presentata il 26 ottobre 1966

Ente porto di Gaeta

ONOREVOLI COLLEGHI! — Posto al centro del versante tirrenico dell'Italia peninsulare, il Golfo di Gaeta abbraccia il tratto di mare che va dal Circeo al Capo Miseno e comprende la rada di Gaeta che va dal promontorio omonimo alla foce del fiume Garigliano, interessando — con i comuni di Gaeta, Formia e Minturno — l'estrema costiera meridionale del Lazio, al confine con la Campania.

La felice ubicazione del Golfo, baricentrica tra Roma e Napoli, consente il suo ottimo collegamento, attraverso la viabilità interessante queste due città, verso il nord e verso il mezzogiorno d'Italia, mentre non mancano buoni raccordi verso l'entroterra appenninico. In particolare da Gaeta si accede a Roma, ed al sistema viario settentrionale, sia attraverso la strada statale Appia sia attraverso l'itinerario litoraneo costituito dalle strade Flacca, Mediana e Pontina; verso il meridione ancora l'Appia conduce, attraverso la Terra di Lavoro e la Lucania, fino al versante adriatico pugliese, mentre il collegamento diretto con Napoli è assicurato dalla strada statale Domiziana; per l'entroterra, la strada statale n. 82 e la strada provinciale Ausonia assicurano rapidi allacciamenti con l'autostrada del sole, oltre che importanti direttrici di penetrazione verso lo Abruzzo e verso il Molise.

E da notare, infine, per un'esatta valutazione degli attuali collegamenti, che il Golfo di Gaeta è servito dalla linea ferroviaria di-

rettissima Roma-Napoli, che assicura un traffico passeggeri-merci di rilevante entità.

La conformazione fisica del golfo, che forma un semicerchio completo protetto in tutta la sua estensione da rilievi abbastanza pronunciati (altitudine massima metri 1.535), ne fanno un approdo tra i più sicuri in Italia e, in ogni caso, l'unico porto naturale esistente lungo la costiera tra La Spezia e Napoli. Infatti, la rada di Gaeta — che comprende il tratto più interno del golfo tra la punta Stendardo e il piccolo promontorio di Monte di Conca — presenta condizioni di sicurezza e di accessibilità veramente eccezionali.

La rada abbraccia, innanzi tutto, uno specchio d'acqua che raggiunge la notevolissima estensione di 215 ettari ed offre uno sviluppo costiero di quasi 5 chilometri, mentre il bacino di evoluzione supera le dimensioni considerate ottimali risultando largamente superiori ai 500 metri.

Per quanto riguarda, inoltre, i settori di traversia, la rada risulta completamente protetta dai venti del terzo e quarto quadrante che — come è noto — costituiscono il maggior pericolo per le operazioni portuali, e in gran parte da quelli del secondo quadrante, che per altro spirano con frequenza annua trascurabile.

Essa resta, quindi, esposta solo ai venti del primo quadrante — Tramontana, Grecale, Garigliano, Levante — i quali, data la vicinanza

della costa da cui provengono, non generano un moto ondoso rilevante.

Particolare attenzione va rivolta al Gari-gliano, proveniente dagli Appennini, che rappresenta il principale vento di traversia della zona portuale. Orbene, la frequenza di questo vento — desunta da rilievi di un cinquantennio — risulta in media di 14 giorni all'anno, con un solo giorno di velocità superiore ai 45 chilometri orari.

Altro elemento che dimostra la tranquillità della rada è l'irrelevanza dei moti di marea, le cui escursioni solo assai raramente superano i 50 centimetri.

In ogni caso, la conferma più probante della sicurezza della rada è data dall'esperienza degli ultimi dieci anni durante i quali sono state quotidianamente effettuate, con qualunque tempo, tutte le normali operazioni di carico e scarico per petroliere fino ad 80.000 tonnellate, tracciate in prossimità della riva e nell'assenza di qualsiasi protezione foranea.

Per quanto riguarda i fondali, essi vanno, all'interno della rada, dai 6-8 metri presso la riva (fondali che evidentemente saranno riempiti e utilizzati per le opere portuali) ai 22-30 metri della zona più a largo; la profondità media prevalente è, comunque, sugli 11-14 metri e permette già la manovra di grosse navi.

In ogni caso, le escavazioni che si rendono necessarie all'interno del bacino portuale risultano agevoli ed economiche, in quanto il materiale del fondo — costituito da fango argilloso, plastico ed abbastanza consistente — viene facilmente scavato e conserva la conformazione ottenuta, anche perché non si manifestano fenomeni di interrimento (non esistono corsi d'acqua di rilievo, eccetto il Gari-gliano il cui flusso, però, non interessa la rada di Gaeta).

Anche queste considerazioni trovano conforto nell'esperienza dei lavori effettuati dalla Raffineria di Gaeta e dalla Marina militare. In particolare, per consentire l'attracco delle petroliere, è stato scavato, in meno di un mese e con spesa relativamente modesta, un canale profondo 12 metri fino in prossimità della riva; canale che dopo dieci anni conserva inalterate le sue caratteristiche e le sue funzioni senza bisogno di ulteriori interventi.

Il fondo marino è risultato, per di più, adattissimo per la realizzazione di opere marittime anche imponenti, come è stato dimostrato con il prolungamento della diga frangiflutti del porto militare. L'esecuzione delle opere — secondo la tecnica ormai affermata

di interporre uno strato sabbioso tra il fondo, preventivamente scavato in superficie, e la gettata di scogliera — risulta a Gaeta particolarmente economica per l'abbondanza di sabbia marina e la presenza di numerose cave di pietra calcarea.

Queste brevi considerazioni sui caratteri tecnici della Rada, pongono in evidente risalto le possibilità di realizzare a Gaeta, continuando l'opera della natura, uno dei più sicuri e funzionali porti d'Italia.

E nella storia del nostro Paese, Gaeta — con la sua laboriosa popolazione — ha avuto sempre a dimostrare capacità industriali e commerciali sfruttando l'unica grande ricchezza che Iddio concesse: il porto.

Ducato indipendente e Repubblica marinara, Gaeta prende parte con la sua flotta, insieme a quelle di Amalfi e Napoli, alla battaglia di Ostia nell'849, tiene superba alla sua indipendenza che va dall'866 al 1140, anno in cui Gaeta cade sotto la monarchia Normanna.

Nel 915 la sua flotta, affiancata a quella di Napoli, decide della battaglia del Garigliano che fu definitiva contro i Saraceni.

Intreccia commercio con Pisa, Genova, Amalfi e Napoli, come il ricchissimo *Codex diplomatius Cajetanus* ampiamente documenta.

Stipula trattati di pace con Pisa (1214) e con Napoli (1128) mentre entra in pieno nella concorrenza sui mari con le Repubbliche marinare che, più fortunate di Gaeta, hanno visto divulgata la propria storia e la propria vita marinara che certamente per molti versi non è di molto più avanzata di quella di Gaeta.

Tiene alle libere istituzioni e si dà consensi che vanno dagli « statuti civili » alle libere elezioni dei propri consoli, ipati, dogi e duchi, del proprio Parlamento, si dà un proprio stemma; batte moneta propria.

Dalle vicende storiche fu portata prima ad essere fortezza del Regno delle Due Sicilie, fino all'eroico assedio del 1860-61, assedio che fece inchinare i vincitori e non fu vergogna ai vinti, e che fu ammirato da politici e poeti. Dal 1861 Gaeta, quasi a punizione della sua fierezza, fu metodicamente fatta scomparire come città marinara e fu relegata a confino politico (non dimentichiamo il periodo di prigionia del Mazzini) o a carcere militare e mentre veniva chiusa da tutte le parti per esigenze militari, era soffocata dal traffico commerciale civile per onerosi vincoli mentre nel contempo non otteneva il lustro che i porti di Taranto e di La Spezia ricevevano dal-

la presenza produttiva della stessa forza militare (base navale — cantieri — arsenali, ecc.).

Pur tuttavia la popolazione di Gaeta non si pente di aver pagato per questo pesante periodo e di avere così contribuito alla Unità della Patria, soprattutto quando pensa al numero delle vittime che ha dovuto offrire — tra i suoi figli migliori — nelle varie guerre specie per quelle combattute sui mari. Così come per altro ha contribuito alla grandezza dell'Italia con i suoi numerosi figli che come De Vio (*Cajetanus*) sono stati grandi nella filosofia o come Sebastiano Conca nell'arte o come Giovanni Caboto, Enrico Tonti, Giovanni Bausan sui mari e per esplorazioni, o come Enrico Cosenz che ha contribuito al Risorgimento italiano combattendo in prima fila tra i garibaldini, costituendo il primo esercito nazionale e provvedendo alla nuova Nazione sedendo al primo Parlamento italiano.

Nella rinnovata democrazia del Paese, Gaeta è cosciente di poter riprendere la vera sua vocazione di città libera e marinara e proietta quindi il suo avvenire sul proprio mare e con il proprio porto.

Sa che questo suo bene non è per se stessa ma per le città vicine come Formia, Minturno, Itri, Sperlonga, Fondi e tra loro legate dalla storia di ieri e dalla certezza di un comune avvenire economico e sociale; Gaeta sa che il suo porto deve servire alle giovani zone dell'Agro Pontino avviate su un ormai certo sviluppo economico ed è punto di forza per lo sviluppo delle risorgenti plaghe del Cassinate e del Frusinate, di Campobasso, Isernia e per la promettente pianura di Avezzano e per la consorella città di Sessa.

Gaeta cioè riprende il suo ruolo di servizio per un *hinterland* ricco, promettente e che dal suo sviluppo economico chiede un ravvicinato porto.

Più quindi che un fatto proprio, Gaeta considera il problema dell'Ente porto un servizio da offrire a popolazioni che stanno determinando, nella zona che va dal Tevere a Caserta, una rivoluzione economica la cui portata supererà ogni aspettativa.

La progressiva diminuzione dell'importanza di Gaeta quale porto militare e, conseguentemente, delle attività portuali legate alla difesa nazionale, segnarono, come già si è detto, un periodo di decadimento sempre più accentuato che ha raggiunto il suo culmine nel periodo immediatamente successivo all'ultima guerra. Nello stesso tempo, proprio la sopravvivenza del porto da quegli interventi, nel clima della ricostruzione, avrebbe potuto crear-

gli, al pari di altri scali anche meno dotati naturalmente, un avvenire di traffico commerciale.

Ma fortunatamente le prospettive di Gaeta quale porto mercantile si fondavano su di una base di interessi economici destinata ad affermarsi rapidamente nella realtà dello sviluppo economico dell'Italia centro-meridionale. Il massiccio processo di espansione economica che, in seguito all'emanazione dei primi provvedimenti a favore del Mezzogiorno, ha investito il vasto territorio compreso tra Roma e Napoli ha reso anche evidente la necessità di una efficiente attrezzatura portuale, intermedia tra le due metropoli a servizio dei poli industriali localizzati nel comprensorio considerato.

L'accentuata dinamica degli indici di sviluppo demografico ed economico della zona del Golfo di Gaeta e dell'*hinterland* gravitante su di esso, le richieste sempre più pressanti che provengono dagli operatori economici locali ed esterni e la impossibilità di soddisfare tali richieste attraverso altri scali sono i principali elementi che fanno ritenere ormai non più procrastinabile il problema della creazione a Gaeta di un adeguato porto mercantile, particolarmente attrezzato per il traffico industriale.

Pertanto, dopo aver esaminato la favorevole situazione del porto di Gaeta per quanto riguarda la sua felice ubicazione e le caratteristiche naturali della sua rada, è necessario accennare alle motivazioni economiche che rendono opportuno un deciso intervento per la sua adeguata attrezzatura. Anzi, mentre i primi due fattori possono essere considerati come una importante premessa per la realizzazione dello scalo marittimo, è questo terzo elemento — attiene alla somma degli interessi economici, attuali e previsti, serviti dalla nuova attrezzatura — quello che può pienamente giustificare le richieste avanzate.

Innanzitutto, il processo di espansione economica, come si è detto avviato nell'ultimo quindicennio, ha interessato direttamente la zona del porto, determinando la completa trasformazione economica e sociale del comune di Gaeta, nonché dei comuni di Formia e Minturno che, in una linea ininterrotta, coprono l'intero arco del Golfo.

I tre centri, che dal 1931 al 1951 avevano rivelato una accentuata stazionarietà della popolazione — passata da 48.500 a 51.000 abitanti complessivi nel ventennio considerato — hanno beneficiato nell'ultimo periodo di un forte incremento demografico raggiungendo complessivamente i 61.500 abitanti attuali,

con un aumento del 20 per cento rispetto al 1951. Questa elevata progressione demografica, che per altro si concreta soprattutto negli ultimi anni, va evidentemente ricollegata al processo di sviluppo economico che ha interessato la zona, ed il comune di Gaeta in particolare.

L'industrializzazione è stata la molla di tale processo, in quanto le tradizionali attività commerciali, turistiche ed agricole — che pure raggiungevano un soddisfacente livello di produttività — non erano in grado di avviare autonomamente un meccanismo di espansione economica tale da eliminare le piaghe della disoccupazione, dell'emigrazione, della estrema ed endemica povertà di gran parte della popolazione. Lo sviluppo industriale, su cui ha influito decisamente l'esistenza di un porto naturale, si traduce, nei tre comuni considerati, in queste cifre: al 1951 esistevano una dozzina di stabilimenti, concentrati per la maggior parte nella zona industriale di Formia, occupanti complessivamente molto meno di un migliaio di unità e realizzanti un investimento non superiore a tre miliardi; attualmente gli stabilimenti industriali sono una trentina (dei quali ben sette con più di 100 addetti); l'occupazione complessiva supera le 2.500 unità e gli investimenti toccano i 30 miliardi. Particolare interesse riveste la localizzazione a Gaeta di una grande raffineria di petrolio che dal 1957 utilizza la Rada per tutte le operazioni di carico e di scarico di prodotti lavorati.

Sulla spinta dell'industrializzazione, anche gli altri settori di attività hanno conosciuto un ulteriore, rilevante sviluppo, tanto che la zona del Golfo di Gaeta da tradizionale area di emigrazione è diventata polo di attrazione verso correnti immigratorie, permanenti o « pendolari », che in essa trovano possibilità di lavoro e di reddito sconosciute: basta pensare, al proposito, che nel quadriennio 1961-65 i comuni di Gaeta, Formia e Minturno hanno registrato un saldo positivo dei movimenti migratori di ben 1.550 unità.

L'importanza e le notevoli prospettive di sviluppo interessante la zona hanno trovato autorevole conferma nella delibera del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno di riconoscimento del « Nucleo di industrializzazione di Gaeta », comprendente il territorio dei comuni di Gaeta e Formia. Come è evidente, e come è stato chiaramente previsto nelle relazioni preliminari, la realizzazione di un efficiente porto mercantile rappresenta il fondamento obiettivo cui il nucleo tenderà nello svolgimento della sua attività di intervento

in favore dello sviluppo industriale del comprensorio.

Se è notevole l'espansione economica in atto sull'arco del Golfo di Gaeta, ancor più accentuato è il processo di sviluppo interessante il vasto comprensorio che gravita naturalmente su di esso.

Per delimitare con esattezza ed obiettività l'*hinterland* interessato direttamente all'apertura di un importante porto mercantile a Gaeta, sembra necessario esaminare preliminarmente la posizione ed il ruolo dello scalo suddetto in relazione ai due porti tra i quali esso si inserisce: Napoli e Civitavecchia.

Costituisce, infatti, una premessa basilare della proposta la convinzione che la realizzazione del porto di Gaeta risponde a precise ed autonome esigenze economiche, che la vasta rete di interessi produttivi e commerciali ad esso connessa non potrebbe rivolgersi verso altri scali marittimi, che la sua realizzazione non interferisce minimamente con le attività e le prospettive di altri porti; anzi, inserendo un potente fattore di ulteriore sviluppo nel cuore della regione Campano-Laziale, il porto di Gaeta contribuirà ad assicurare una base più ampia ed integrata all'economia ed ai traffici di tutto il medio Tirreno.

Per quanto riguarda, in particolare, i tre porti in questione — Napoli, Civitavecchia e Gaeta — non può dubitarsi che la loro coesistenza sia non solo possibile, ma senz'altro auspicabile.

Il porto di Napoli — che dista da Gaeta oltre 90 chilometri — risulta completamente assorbito dall'imponente movimento (interno e internazionale, civile e militare, commerciale e turistico) che lo investe in misura ogni giorno crescente. Non è raro il caso di navi che attendono diversi giorni alla fonda prima di poter effettuare le operazioni di scarico. Inoltre esso è afflitto da gravi problemi legati all'espansione urbanistica della città che rende sempre più difficile e costoso l'accesso allo scalo. Si prevede già ora che, nella ipotesi più favorevole, i massicci interventi previsti serviranno solo ad adeguare la capienza e le attrezzature portuali alle dimensioni del movimento attuale e del suo normale incremento. In particolare, per quanto si riferisce al traffico industriale, il porto di Napoli si trova già a dover fronteggiare le enormi esigenze del migliaio di industrie che affollano la zona industriale della città ed il suo retroterra.

Il porto di Civitavecchia è, innanzi tutto, ubicato ad una distanza da Gaeta (oltre 200 chilometri) tale da distinguere nettamente le relative zone di gravitazione, essendo quella

di Civitavecchia circoscritta all'alto Lazio, la bassa Toscana e l'Umbria. Inoltre, la sua prevalente destinazione ai traffici con la Sardegna già copre la limitata capienza dello scalo e, viste le previsioni di intenso sviluppo degli scambi con l'isola, i previsti ampliamenti di esso.

In ogni caso, non è pensabile che, per sopprimere alle esigenze di rifornimenti e di spedizioni marittime dell'*hinterland* gravitante su Gaeta, sia possibile — oltre che conveniente — utilizzare i porti di Napoli e Civitavecchia. A parte le ragioni richiamate, tale impossibilità è confermata dalla stessa esperienza di questi ultimi anni che ha visto industrie della provincia di Latina rivolgersi per operazioni marittime a porti assai lontani, quali Savona ed Ancona, oppure, cosa che purtroppo accade molto più spesso, rinunciare a possibilità di esportazione o di rapido ed economico approvvigionamento per l'inesistenza di porti accessibili.

Il problema è tanto urgente e sentito che la locale Camera di commercio ha avviato una indagine, presso tutte le aziende industriali del comprensorio interessato, per conoscere analiticamente le loro esigenze in merito alla necessità di una attrezzatura portuale *in loco*.

I risultati di tale indagine saranno poi pubblicati a cura della stessa Camera di commercio, industria, agricoltura e artigianato.

Sulla base di quanto si è detto, il comprensorio gravitante sul porto di Gaeta può essere molto realisticamente delimitato secondo una linea ideale che partendo a nord-ovest, dal lido di Torvajonica sfiora i castelli romani e si inoltra fino all'alveo del Fucino, da qui segue la dorsale appenninica fino al massiccio del Matese e ritorna, poi, verso il mare lungo la riva destra del Volturno. La distanza media da Gaeta di tale delimitazione risulta sugli 80-100 chilometri, salvo che nella Terra di Lavoro dove, proprio ad evitare interferenze con il porto di Napoli scende a 40-50 chilometri.

Il comprensorio così individuato comprende: le intere province di Latina e Frosinone, le propaggini meridionali della provincia di Roma, la parte della provincia dell'Aquila gravitante sulla conca del Fucino, l'area occidentale del Molise, la zona settentrionale della provincia di Caserta. Sono interessati, in complesso, oltre 200 comuni per una popolazione totale superiore a 2.500.000 abitanti e in continuo, rilevante aumento.

L'intero territorio, che fino al recente dopoguerra risultava uno dei più depressi d'Italia è stato investito negli ultimi anni da un rapido processo di espansione economica,

fondato sullo sviluppo delle attività industriali. Secondo recenti rivelazioni, la struttura industriale del comprensorio è rappresentata da circa 650 stabilimenti manifatturieri, realizzati per la gran parte nell'ultimo quindicennio. Né tali cifre possono considerarsi un risultato acquisito in quanto si ha ragione di ritenere che quelle attuali siano solo le premesse di una ben più massiccia industrializzazione.

Occorre, infatti, ricordare che nel comprensorio sono state riconosciute due « Aree di sviluppo industriale » e tre « Nuclei di industrializzazione », i cui relativi consorzi hanno avviato da pochissimo, o stanno per avviare, la propria attività d'istituto. Essi sono: innanzi tutto il Nucleo d'industrializzazione di Gaeta-Formia, poi le aree industriali di Roma-Latina e di Caserta ed i Nuclei della Valle del Sacco (Frosinone) e di Avezzano. Inoltre non bisogna dimenticare che gravita direttamente su Gaeta il Nucleo sardo di Tortoli-Arbatax, le cui industrie cartarie hanno già scelto questo porto per effettuare le operazioni di scarico costruendovi propri depositi. Infine, sono da menzionare altri importanti poli industriali (come: Colleferro, Cassino, Sora, Isola del Liri) che, pur non avendo ancora ottenuto riconoscimento giuridico quali Nuclei di industrializzazione, rappresentano realtà economiche di entità paragonabile alle altre indicate.

È chiaro che, quando gli organismi di sviluppo sopra elencati svolgeranno in pieno la loro incisiva attività di promozione e di assistenza, si determinerà un nuovo, più accelerato balzo in avanti di tutto il vasto *hinterland* compreso tra Roma, Napoli e gli Appennini. Gli apparati industriali dei diversi poli si potenzieranno e si integreranno, formando una struttura di enorme potenzialità produttiva, capace di dare una nuova dimensione all'economia di tutta l'Italia centrale. Del resto, che queste non siano utopie lo dimostrano gli orientamenti più recenti della politica economica nazionale che vedono proprio nel comprensorio Campano-Laziale, unitamente a quello Pugliese ed a quello della Sicilia occidentale, i grandi poli di sviluppo da cui dovrà partire il processo di definitiva rivalutazione dell'economia meridionale.

È chiaro, inoltre, che la struttura industriale delineata, nella sua consistenza attuale e più ancora nelle sue prospettive di espansione, deve necessariamente avere al proprio servizio una autonoma, accessibile, efficiente attrezzatura portuale, se non vuole rinunciare a gran parte delle sue possibilità di sviluppo. Proprio per queste ragioni si ritiene che il

porto di Gaeta dovrà caratterizzarsi — differenziandosi in ciò ulteriormente da Napoli e Civitavecchia — come scalo marittimo particolarmente attrezzato per i traffici industriali e dovrà darsi importanza prioritaria ai problemi dell'allacciamento rapido e scorrevole del porto con le diverse aree in concentrazione produttiva esistenti nel suo *hinterland*.

All'interno del Golfo di Gaeta, attualmente, esistono i seguenti scali marittimi:

1) il piccolo e antico porto di Santa Maria, già base di sommergibili; oggi vi si ormeggiano imbarcazioni turistiche e motoveicoli da carico che assicurano il traffico di merci con le isole pontine;

2) il porto militare di Sant'Antonio, il cui molo è stato recentemente prolungato;

3) il porto di Elena, essenzialmente adibito all'ormeggio dei motopescherecci. Dalla radice di punta Molino, si protende, inoltre, in direzione est per oltre 200 metri il pontile costituito dalla Raffineria di Gaeta, per l'attracco e le operazioni delle navi cisterna;

4) il porto di Formia per l'ormeggio dei vapori adibiti a trasporto promiscuo sulla linea delle isole pontine;

5) il porticciolo Caposele per imbarcazioni turistiche e da diporto;

6) il porto di Scauri, con funzioni eminentemente turistiche;

7) l'approdo per piccole imbarcazioni alla foce del Garigliano.

In particolare, nella rada di Gaeta, le attrezzature sono completate da magazzini per deposito di merci, da rimorchiatori per le manovre delle grosse unità, e da servizio anti-incendio in prossimità del pontile della Raffineria.

Nonostante questa fondamentale carenza di adeguate attrezzature, il porto di Gaeta ha fatto registrare, nel 1965, la presenza di 500 navi mercantili per un movimento complessivo di ben 1.450.000 tonnellate di merci, per la maggior parte liquide; per non contare i circa 150 mila passeggeri-turisti e le merci transitate attraverso il porto di Formia.

Tale situazione va tenuta in opportuna evidenza, ai fini di una realistica impostazione del problema e di una esatta valutazione dei suoi termini. Si sottolinea, per inciso, che la presenza di uno scalo militare non pregiudica né la sicurezza di operazioni di navi mercantili, né la possibilità di futuro sviluppo del nuovo porto, essendo quest'ultimo nettamente distinto e separato dal primo.

In linea di massima, una razionale progettazione del nuovo impianto deve tener conto delle esigenze della città dopo gli importanti

sviluppi, conseguiti e in atto, nella sua evoluzione urbana e turistica; dovrà, quindi, essere rivolta particolare cura agli studi di un raccordo ferroviario che non comprometta la ulteriore espansione urbanistica e di un piano viario che separi il traffico industriale da quello leggero; problemi che, tra l'altro, non presentano particolari difficoltà di soluzione. Ma, soprattutto, dovrà prevedersi in sede di elaborazione del progetto, la possibilità di un graduale potenziamento delle attrezzature portuali, che dovrà adeguarsi al crescente impulso industriale dell'*hinterland* gravitante sul porto di Gaeta. Ciò potrà realizzarsi con la costruzione di un molo sopraflutto composto da due bracci, di cui il primo, normale alla costa, si protenda in direzione est-ovest e il secondo pieghi in direzione nord-sud della Raffineria, opportunamente banchinato, previa costruzione dello scalo petroli a ridosso del primo braccio del molo sopraflutto.

All'interno del bacino così ottenuto, possono essere realizzati, senza eccessive difficoltà, i necessari tratti di banchina per aumentare, sulla base delle accertate necessità, il fronte di ormeggio.

In conclusione, si tratta di operare un intervento che, unendo alla massima economicità di costi i maggiori benefici diretti ed indiretti, consentirà di disporre in breve di una nuova attrezzatura portuale, di grandissima capienza, realizzata secondo criteri di altissima funzionalità. Opera che sarà in grado di dare un impulso determinante all'espansione economica ed industriale in particolare, del comprensorio strategicamente più importante ai fini dello sviluppo dell'Italia centro-meridionale.

Onorevoli colleghi, nel presentarvi per il vostro benevolo accoglimento questa proposta di legge abbiamo tenuto presente il testo che il Parlamento ha approvato per il costituito Consorzio del porto di Civitavecchia temperando il tutto con il disegno di legge che il Governo ha presentato al Senato della Repubblica per il costituendo « Ente porto di Savona ». E i vari articoli sono talmente chiari che non abbisognano di illustrazione.

Crediamo di prospettare non solo una soluzione che soddisfi le popolazioni interessate, quanto sia mezzo e strumento per dare a zone interessate dalla politica meridionalistica un nuovo strumento per incentivare gli investimenti privati e rendere più organici e produttivi quelli pubblici.

Per le ragioni su esposte ci onoriamo chiedere la vostra attenzione e il vostro favorevole voto.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

È costituito l'Ente autonomo del porto di Gaeta per la durata di anni 60.

L'Ente autonomo è persona giuridica di diritto pubblico ed è sottoposto alla vigilanza e tutela del Ministero della marina mercantile.

Esso ha sede legale e amministrativa a Gaeta.

ART. 2.

L'Ente nell'ambito portuale di Gaeta e di Formia ha i seguenti compiti:

1) regolamentare il lavoro nel porto, esplicando le funzioni che le vigenti leggi in materia attribuiscono alla competenza degli uffici del lavoro portuale, ai direttori marittimi ed ai comandanti di porto, con l'assistenza di un Consiglio del Lavoro portuale, e con poteri di determinazione delle tariffe nei confronti degli imprenditori, degli intermediari e dei lavoratori, sotto l'osservanza delle norme del Codice della navigazione e del relativo Regolamento esecutivo, nonché del Regolamento di cui al successivo articolo 25 e di tutte le disposizioni di carattere generale del Ministero della marina mercantile in quanto applicabili. Il predetto Consiglio del Lavoro sarà nominato dal Presidente dell'Ente e composto dai membri previsti dall'articolo 143 del Regolamento esecutivo del Codice della navigazione, ad eccezione del Presidente del Consiglio stesso che sarà il Capo dell'ufficio preposto alla disciplina del lavoro portuale;

2) amministrare i beni del demanio marittimo, compresi gli spazi acquei, nell'osservanza delle disposizioni del capo I, titolo II, libro I, della parte I del Codice della navigazione ed approvare le condizioni e le tariffe dei servizi esplicati dai concessionari. Ha il potere di fare concessioni per un periodo di tempo non superiore a 15 anni. I contratti di concessione aventi la durata superiore a 15 anni devono essere approvati dal Ministero della marina mercantile;

3) provvedere al riscatto e alla gestione diretta dei mezzi meccanici per l'imbarco, lo sbarco e il movimento in genere delle merci, nonché dei magazzini di deposito, anche se in regime di depositi franchi o di magazzini generali;

4) provvedere ai servizi di pulizia e di illuminazione del porto nonché, a seguito di

apposite convenzioni da stipulare col Ministero dei lavori pubblici, alla manutenzione ordinaria e straordinaria ed alla riparazione delle opere e delle attrezzature portuali, escluse quelle ferroviarie;

5) coordinare l'azione degli uffici pubblici, degli enti, delle associazioni e dei privati, che attendono al servizio e svolgono attività interessanti il porto;

6) provvedere alla costruzione di magazzini ed altri manufatti utili al traffico portuale, nonché all'installazione di nuovi meccanismi di carico e scarico e di tutte quelle opere necessarie al buon funzionamento del porto, ferme restando le attribuzioni del Ministero dei lavori pubblici nelle materie di sua competenza;

7) promuovere, ai fini dello sviluppo del porto, la realizzazione delle opere previste dal piano regolatore e delle relative attrezzature;

8) concordare con l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, cui compete la disciplina e la gestione del servizio ferroviario nell'ambito portuale, eventuali potenziamenti del servizio stesso;

9) provvedere a tutto ciò che, non specificato nei precedenti punti, possa comunque essere utile per il conseguimento dei fini di istituto dell'Ente.

L'Ente inoltre deve essere chiamato ad esprimere il proprio parere preventivo sui provvedimenti delle competenti autorità concernenti le tariffe per i servizi portuali ed i piani di massima riguardanti opere e arredamenti portuali; e può assumere in concessione, da parte delle competenti amministrazioni dello Stato, l'esecuzione di opere interessanti l'Ente porto di Gaeta e curarne l'attuazione anche a mezzo di terzi sotto la sua diretta vigilanza e responsabilità e sotto l'alta sorveglianza dell'ufficio del Genio civile per le opere marittime di Roma.

Alla progettazione, direzione, esecuzione e collaudo tecnico delle opere inerenti all'arredamento ferroviario del porto provvederanno, nella rispettiva competenza, il Ministero dei lavori pubblici e l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

ART. 3.

Nell'esercizio delle sue attività l'Ente deve osservare:

a) le disposizioni del Codice della navigazione e del relativo Regolamento, nonché di tutte le altre leggi vigenti in materia;

b) le disposizioni vigenti in materia di lavori, per la compilazione dei progetti, direzione e collaudo delle opere e degli impianti;

c) le disposizioni sull'amministrazione e sulla contabilità generale dello Stato per la gestione amministrativa e finanziaria, con le modalità che verranno stabilite dal Regolamento di cui al successivo articolo 18.

ART. 4.

Le aree, i beni e le opere del demanio marittimo, nonché le attrezzature e tutti gli altri beni di proprietà dello Stato esistenti nella circoscrizione territoriale dell'Ente, ad eccezione di quelli occorrenti ai servizi di spettanza dello Stato connessi con le attività portuali, saranno consegnati all'Ente con le modalità di cui all'articolo 36 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione.

Qualora per le esigenze dei suddetti servizi di spettanza dello Stato si renda necessario disporre di beni consegnati all'Ente, esso dovrà riconsegnarli al Ministero della marina mercantile su richiesta dello stesso.

I contratti stipulati dall'Ente non possono avere durata né creare oneri od impegni oltre il termine stabilito per la durata dell'Ente, salva espressa autorizzazione del Ministero della marina mercantile.

ART. 5.

Partecipano al consorzio:

- 1) lo Stato;
- 2) le Regioni: laziale, abruzzese, campana e molisana;
- 3) le province di: Campobasso, Caserta, Frosinone, L'Aquila, Latina, Roma;
- 4) i comuni di: Aprilia, Avezzano, Cassino, Colferro, Formia, Frosinone, Gaeta, Isernia, L'Aquila, Latina, Pomezia;
- 5) le Camere di commercio di: Campobasso, Caserta, Frosinone, L'Aquila, Latina, Roma;
- 6) possono parteciparvi Enti bancari, Consorzi industriali, Consorzi o Enti operanti in agricoltura o Comuni impegnati nella economia delle Province e dei Comuni consorziati.

ART. 6.

Per l'assolvimento dei propri compiti di istituto l'Ente dispone:

- 1) di proventi dell'uso diretto e di canoni relativi a concessioni a terzi dei beni di cui al precedente articolo 4;

2) dei proventi delle gestioni dirette di cui al numero 3) dell'articolo 2 della presente legge;

3) dei contributi deliberati dagli Enti locali, dalle Camere di commercio, industria, agricoltura e artigianato rappresentati nel Consiglio di amministrazione dell'Ente, e approvati dalle autorità tutorie;

4) delle somme corrisposte dall'Amministrazione dei lavori pubblici in applicazione delle convenzioni di cui all'articolo 2, numero 4);

5) dei lasciti, donazioni od oblazioni, nonché delle somme a qualsiasi titolo non espressamente previsto provenienti all'Ente;

6) di fondi provenienti da eventuali prestiti o da altre operazioni finanziarie, consentiti dalle leggi vigenti;

7) di eventuali contributi da parte dello Stato;

8) di eventuali contribuzioni degli Enti economici ed Istituti di credito comunque interessati allo sviluppo ed all'esercizio dell'Ente porto di Gaeta;

9) dei contributi a carico di altri Enti non rappresentati nel Consiglio di amministrazione dell'Ente e comunque interessati il cui ammontare sarà stabilito con decreto del Presidente della Repubblica — nei limiti rispondenti alle finalità consortili — su proposta del Ministro della marina mercantile di concerto con i Ministri del tesoro, delle finanze e dei lavori pubblici, sentita l'Assemblea del consorzio;

10) l'Ente ha inoltre facoltà di imporre e riscuotere:

a) una tassa fino a lire 15 per tonnellata metrica sulle merci imbarcate e sbarcate nell'ambito della propria circoscrizione, da determinarsi a norma dell'articolo 11 della presente legge;

b) i contributi per il lavoro portuale previsti dall'articolo 1279 del Codice della navigazione.

I proventi di cui al precedente comma sono accertati e riscossi a cura dell'Amministrazione della dogana e da questa corrisposti all'Ente al netto delle spese di esazione da versare all'Erario.

Per le spese di manutenzione ordinaria dei beni indicati al numero 4) dell'articolo 2, il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato a corrispondere al consorzio un contributo annuale nella misura riconosciuta necessaria, in base al preventivo presentato dal Consorzio al Ministero stesso.

Inoltre per consentire al Consorzio di fronteggiare le spese di avviamento e di organiz-

zazione dei servizi e degli uffici, il Ministro della marina mercantile è autorizzato a corrispondere un contributo annuale, nella misura che sarà riconosciuta necessaria, per ognuno dei primi cinque esercizi finanziari del Consorzio.

ART. 7.

Sono organi dell'Ente:

- 1) il Presidente;
- 2) il Consiglio di amministrazione;
- 3) il Comitato direttivo;
- 4) il Collegio dei revisori dei conti.

ART. 8.

Il Presidente dell'Ente è nominato con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per la marina mercantile sentito il Consiglio dei ministri. Egli dura in carica 5 anni, può essere riconfermato e può essere scelto anche fuori dei membri del Consiglio di amministrazione.

Al Presidente sarà corrisposta una indennità annua nella misura che sarà fissata con decreto del Ministro per la marina mercantile di concerto col Ministro del tesoro.

Il Comandante del porto di Gaeta è Vice Presidente dell'Ente; coadiuva il Presidente e nel caso di assenza o di impedimento di questi ne assume le funzioni.

ART. 9.

Il Presidente rappresenta legalmente l'Ente, sovrintende a tutti i servizi, convoca e presiede il Consiglio di amministrazione e il Comitato Direttivo, provvede all'esecuzione delle deliberazioni del Consiglio e del Comitato e dispone di propria autorità su tutte le materie che sono proprie dell'Amministrazione dell'Ente e non sono attribuite alla competenza del Consiglio e del Comitato.

Il Presidente, per l'attuazione dei servizi di competenza dell'Ente, può emettere ordinanze e può richiedere, ove occorra, l'assistenza della forza pubblica per l'esecuzione di esse.

In caso di necessità e nell'interesse generale, può ordinare la rimozione e la vendita, nelle forme legali, di merci e di cose giacenti nelle calate o nei magazzini del porto che non siano in consegna alle amministrazioni doganale e ferroviaria.

Per le infrazioni alle ordinanze del Presidente si applicano le disposizioni del titolo quarto della parte terza del Codice della navigazione.

Il Presidente rende esecutivi i ruoli annuali dell'entrata a scadenza fissa, i preventivi dei redditi e delle gestioni in economia, nonché le note dei canoni relativi a concessioni, ad affitto e di altri atti.

Provvede a tutti gli atti cautelativi nell'interesse dell'Ente.

Autorizza, nei limiti di stanziamenti del bilancio, spese non eccedenti, annualmente per ciascuna voce, l'importo di lire 500.000 per le esigenze del funzionamento dell'Ente.

ART. 10.

Il Consiglio di Amministrazione è nominato con decreto del Ministro della marina mercantile, dura in carica 5 anni ed è composto da, oltre al Presidente del Consorzio:

- 1) in rappresentanza dello Stato:
 - a) il Comandante il Porto di Gaeta;
 - b) i direttori della dogana di Gaeta e di Formia; l'ingegnere capo del Genio Civile per le opere marittime di Roma; il Direttore compartimentale delle Ferrovie dello Stato di Roma;
 - c) sei funzionari di qualifica non inferiore a quella di Direttore di divisione o equiparata, designati uno per ciascuno dai Ministeri della marina mercantile, del tesoro, dei lavori pubblici, dei trasporti e aviazione civile, del lavoro e previdenza sociale e dell'industria, commercio, agricoltura e artigianato;
- 2) in rappresentanza delle regioni: un consigliere regionale designato da ciascun Consiglio delle Regioni partecipanti;
- 3) in rappresentanza delle province: un membro del Consiglio Provinciale designato da ciascun Consiglio delle Province partecipanti;
- 4) in rappresentanza dei comuni: due rappresentanti comunali per ciascuno dei comuni di Formia e Gaeta e un rappresentante per ognuno dei comuni partecipanti al Consorzio di cui al numero 4) dell'articolo 5 della presente legge;
- 5) in rappresentanza delle Camere di commercio, industria, agricoltura e artigianato: due rappresentanti per ciascuna delle Camere di commercio di Frosinone e Latina e un rappresentante per le altre partecipanti all'Ente porto, designati dalle rispettive giunte camerali;
- 6) in rappresentanza della produzione:
 - a) un rappresentante degli armatori liberi;
 - b) un rappresentante degli armatori di linee sovvenzionate;

c) un rappresentante dell'armamento della pesca;

d) un rappresentante delle imprese imbarco e sbarco e degli spedizionieri;

e) un rappresentante dei commercianti e dei raccomandatari;

f) tre rappresentanti degli industriali;

7) in rappresentanza del lavoro:

a) un rappresentante della gente di mare;

b) quattro rappresentanti dei lavoratori portuali di cui almeno due appartenenti alla compagnia portuale di Gaeta.

I rappresentanti di cui ai numeri sesto e settimo del presente articolo sono nominati su terne presentate dalle rispettive organizzazioni sindacali a base nazionale.

Non possono essere nominati o designati presidente o componenti del consiglio di amministrazione e decadono di diritto dalla carica, coloro che siano dipendenti dal consorzio od abbiano con questo rapporti di affari o di interessi, diretti o indiretti, ovvero siano parti o patrocinatori di esse, arbitri o consulenti tecnici in giudizi contro l'Ente porto.

ART. 11.

Il Consiglio di amministrazione delibera:
sull'indirizzo generale dell'amministrazione dell'Ente e sull'ordinamento dei servizi;
sui bilanci preventivi e i conti consuntivi;

sui piani di massima riguardanti le opere portuali e per quanto di sua competenza;

sulla misura dell'indennità di carica spettante al Vice Presidente, della medaglia di presenza e delle indennità di trasferta ai membri del Consiglio di amministrazione e del Comitato direttivo;

sul regolamento per il personale dell'Ente di cui al successivo articolo 18 promuovendone le eventuali modificazioni;

sui prestiti e sulle altre operazioni finanziarie;

sulle spese di importo superiore a lire 20.000.000 e su quelle che entro detto limite vincolino l'Ente per più di dieci anni, fatta eccezione per le spese ordinarie di carattere continuativo;

sulle concessioni demaniali nei limiti di competenza del direttore marittimo di cui al secondo comma dell'articolo 36 del Codice della navigazione;

sulle accettazioni di eredità, di legati, di donazioni;

sulle liti, sui compromessi, sui procedimenti arbitrali, sulle transazioni, sulle con-

troversie, e sui ricorsi, esclusi quelli in materia portuale.

Nomina i rappresentanti dell'Ente presso altri enti, commissioni e organizzazioni.

Promuove e disciplina le attività tendenti a incrementare i traffici ed a migliorare i servizi portuali.

Assolve tutte le altre funzioni che gli sono attribuite dalla presente legge e dai Regolamenti di cui agli articoli 18 e 25. Delibera sulla tassa di cui ai numeri 9) e 10) dell'articolo 6 e sulle tariffe di cui al numero 2) dell'articolo 2.

ART. 12.

Sono membri del Comitato direttivo, oltre il Presidente del consorzio:

- a) il Comandante del Porto di Gaeta;
- b) il Direttore della dogana di Gaeta;
- c) l'Ingegnere capo del Genio civile per le opere marittime di Roma;
- d) il Direttore compartimentale delle ferrovie dello Stato di Roma;
- e) i rappresentanti in seno all'Assemblea delle Province di Frosinone e Latina e uno per ciascuno dei comuni di Formia e Gaeta;
- f) i rappresentanti in seno all'Assemblea delle Camere di commercio, industria, agricoltura e artigianato delle province consorziate;
- g) i rappresentanti in seno all'Assemblea delle Regioni partecipanti;
- h) i rappresentanti in seno all'Assemblea delle Amministrazioni provinciali consorziate;
- i) due dei rappresentanti della produzione in seno all'Assemblea, eletti dagli stessi a scrutinio segreto;
- j) due dei rappresentanti del lavoro in seno all'Assemblea, eletti dagli stessi a scrutinio segreto.

ART. 13.

Il Comitato direttivo:

predispone i bilanci preventivi ed i conti consuntivi e delibera sulle eventuali variazioni del bilancio di previsione, che sono soggette ad approvazione del Ministero della marina mercantile di concerto con quello del tesoro;

delibera in materia di concessioni demaniali di durata superiore al biennio, fino ai limiti della competenza del capo del compartimento marittimo di cui al secondo comma dell'articolo 36 del Codice della navigazione;

delibera in merito all'organizzazione interna degli uffici;

provvede alla conservazione ed al funzionamento tecnico degli impianti portuali affidati all'Ente, salvo le attribuzioni dell'autorità marittima in materia;

provvede alla gestione amministrativa dei servizi portuali affidati all'Ente;

adotta, in casi di urgenza, le decisioni di competenza del Consiglio d'amministrazione e le sottopone alla ratifica di questo alla sua prima riunione;

delibera, nei limiti del bilancio, sulle spese che non rientrano nella competenza del Presidente del Consiglio d'amministrazione;

assolve tutte le altre funzioni che gli sono attribuite dai regolamenti di cui ai successivi articoli 18 e 25;

adotta in generale tutti i provvedimenti necessari al conseguimento dei fini dell'Ente non attribuiti per legge al Consiglio di amministrazione.

ART. 14.

Il Consiglio di amministrazione si riunisce ogni tre mesi e il Comitato direttivo almeno due volte al mese.

In via straordinaria il Consiglio di amministrazione e il Comitato direttivo possono riunirsi su convocazione del Presidente e su richiesta di un terzo dei rispettivi componenti o del collegio dei revisori dei conti.

Per la validità delle deliberazioni dei due organi collegiali occorre, in prima convocazione, la presenza della metà più uno dei rispettivi componenti; in seconda convocazione, da tenersi lo stesso giorno almeno una ora dopo la prima, l'adunanza è valida qualunque sia il numero degli intervenuti.

Le deliberazioni sono prese a maggioranza dei voti; in caso di parità prevale il voto del Presidente.

Non è ammessa delega da parte dei membri assenti. Il Presidente può chiamare a partecipare alle riunioni, con voto consultivo, funzionari dell'Ente e persone particolarmente esperte sulle questioni poste all'ordine del giorno.

Lo stesso Presidente, per lo studio di particolari questioni, può costituire apposite commissioni chiamando a farne parte sia membri degli organi collegiali, sia funzionari dell'Ente, sia persone estranee.

ART. 15.

Le deliberazioni del Consiglio di amministrazione e del Comitato direttivo sono sog-

gette all'approvazione del Ministro per la marina mercantile.

A tale fine deve essere trasmessa al Ministero della marina mercantile copia dei verbali delle riunioni entro dieci giorni dalla seduta di esse.

Si intendono approvate le deliberazioni in merito alle quali il Ministro per la marina mercantile non abbia fatto osservazione entro venti giorni dalla ricezione.

Nei termini indicati nel secondo comma del presente articolo, le deliberazioni di cui al precedente articolo 11 concernenti sia i piani di massima delle opere portuali sia la misura delle indennità di carica al Vice presidente, la medaglia di presenza e le indennità di trasferta ai membri del Consiglio di amministrazione e del Comitato direttivo, sono trasmesse anche al Ministero dei lavori pubblici le prime e a quello del tesoro le seconde, rimanendone sospesa l'efficacia fino all'approvazione del Ministro per la marina mercantile, di concerto, rispettivamente, col Ministro per i lavori pubblici e col Ministro per il tesoro.

ART. 16.

Il Collegio dei revisori è nominato con decreto del Ministero per la marina mercantile ed è composto da cinque membri effettivi e due supplenti.

Sono membri effettivi:

- 1) un funzionario designato dal Ministro per il tesoro, con le funzioni di Presidente;
- 2) un funzionario designato dal Ministro della marina mercantile;
- 3) un funzionario designato dal Ministro per i lavori pubblici;
- 4) un funzionario designato dal Ministro per le finanze;
- 5) il Ragioniere capo della Prefettura di Latina;
- 6) due eletti a scrutinio segreto dal Consiglio di amministrazione, a maggioranza dei voti fra i non appartenenti al Comitato direttivo.

I revisori esercitano il loro mandato ai sensi dell'articolo 2403 e seguenti del Codice civile, in quanto applicabili.

I membri effettivi, salvo quello di cui al numero 5) del secondo comma, ed i membri supplenti durano in carica cinque anni e possono essere riconfermati. I membri nominati in sostituzione di quelli cessati dalla carica prima della scadenza normale rimangono in carica fino al termine del quinquennio in corso.

Ai revisori è attribuito un compenso annuo la cui misura sarà stabilita, per l'intero periodo di nomina, con decreto del Ministro per la marina mercantile di concerto con quello per il tesoro.

ART. 17.

A capo dei servizi esecutivi dell'Ente è posto un Direttore generale, il quale partecipa, con voto consultivo e con funzioni di segretario, alle sedute del Comitato e del Consiglio di amministrazione.

Il Direttore generale è nominato mediante concorso per titoli fra persone munite di laurea in giurisprudenza o in economia e commercio, o in scienze economiche e marittime, che dimostrino di possedere particolare competenza nel campo marittimo e portuale.

Il rapporto di impiego e il trattamento economico del Direttore generale sono disciplinati dal Regolamento di cui al successivo articolo.

ART. 18.

Entro due anni dall'entrata in vigore della presente legge sarà emanato il Regolamento organico per il personale dell'Ente con il quale sono stabiliti la dotazione organica, lo stato giuridico, l'ordinamento delle carriere, il trattamento economico sia di attività, a qualsiasi titolo, sia di quiescenza, di tutto il personale, compreso il Direttore generale di cui al precedente articolo 17, comunque occorrente per le esigenze funzionali dell'Ente.

Il Regolamento di cui al precedente comma deve essere approvato con decreto del Ministro per la marina mercantile di concerto col Ministro per il tesoro.

ART. 19.

L'Ente, per l'espletamento dei servizi di sua competenza, potrà valersi anche di personale che lo Stato metta temporaneamente a sua disposizione e che sarà collocato fuori ruolo, nei limiti di due unità, con qualifica non superiore a Direttore di divisione.

In tal caso, nei ruoli del personale dell'Ente dovranno rimanere vacanti i posti di organico le cui funzioni risulteranno espletate da detto personale statale.

ART. 20.

L'esercizio finanziario dell'Ente ha inizio col 1° gennaio e termina con il 31 dicembre di ogni anno.

Il bilancio di previsione ed il conto consuntivo, approvati dal Consiglio di amministrazione, devono essere trasmessi per la ratifica al Ministero della marina mercantile, rispettivamente due mesi prima dell'inizio e tre mesi dopo il termine dell'esercizio cui si riferiscono.

Il ministro per la marina mercantile provvede a detta ratifica di concerto con i Ministri per il tesoro e per i lavori pubblici.

L'avanzo netto di gestione di ciascun esercizio finanziario dovrà essere destinato ad eliminare l'eventuale disavanzo degli esercizi precedenti. L'eccedenza sarà destinata al miglioramento e potenziamento dei servizi delle opere portuali.

ART. 21.

Agli effetti delle tasse di registro e di bollo tutti gli atti e contratti dell'Ente, stipulati entro i limiti per gli scopi della presente legge sono soggetti alle stesse norme che vigono per gli atti ed i contratti dell'Amministrazione dello Stato.

I contributi pagati dallo Stato o da altri Enti pubblici a favore dell'Ente portuale che non costituiscono concorso in spese di produzione o passività deducibili, sono esenti dalla imposta di ricchezza mobile. La medesima esenzione si applica agli interessi relativi ad operazioni finanziarie e a prestiti che l'Ente portuale contrae con lo Stato e con qualsiasi altro Ente o persona per la costruzione di opere e arredamenti portuali, salvo quanto disposto, per le operazioni a medio e lungo termine, dalla legge 27 luglio 1962, n. 1228.

I materiali destinati alla costituzione, ampliamento, sistemazione, manutenzione ed esercizio di opere, edifici, arredamenti connessi con i compiti affidati all'Ente sono esenti da ogni imposta o tassa comunale.

ART. 22.

Il Ministero della marina mercantile, valendosi in quanto occorra anche di funzionari di altre amministrazioni dello Stato e previo accordo, in tal caso, col Ministero competente, può in ogni tempo fare ispezionare e sindacare l'andamento di ogni ramo dei servizi affidati all'Ente.

ART. 23.

L'Amministrazione dell'Ente può essere sciolta quando, richiamata all'osservanza di obblighi ad essa imposti dalla presente legge

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

e dal Regolamento, persista nel violarli, o quando per altri motivi dia luogo ad inconvenienti che compromettano il regolare funzionamento dell'Ente.

Lo scioglimento dell'Amministrazione è disposto, su proposta del Ministro per la marina mercantile e su delibera del Consiglio dei ministri, con decreto del Presidente della Repubblica, nel quale è stabilito il termine entro cui dovrà procedersi alla costituzione della nuova Amministrazione.

Con lo stesso decreto l'Amministrazione dell'Ente è affidata ad un Commissario straordinario il quale può essere nominato anche fra funzionari dello Stato da collocare fuori ruolo.

Con decreto del Ministero per la marina mercantile di concerto col Ministero per il tesoro sono fissati gli emolumenti del Commissario straordinario.

ART. 24.

All'atto della cessazione dell'Ente tutte le opere e i beni ricevuti in consegna e tutti gli incrementi relativi, nonché i residui dei fondi, saranno devoluti allo Stato.

ART. 25.

Entro un anno dalla entrata in vigore della presente legge, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per la marina mercantile, di concerto con i Ministri per i lavori pubblici e per il tesoro, sarà emanato il Regolamento per l'esecuzione della legge stessa.