

CAMERA DEI DEPUTATI N. 843

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

CAPPONI BENTIVEGNA CARLA, CIANCA, CINCIARI RODANO MARIA LISA, LIZZADRI, NATOLI, TURCHI, ANGELUCCI MARIO, LACONI, FARINI, CORBI, PERTINI, MATTEUCCI, POLLASTRINI ELETTRA, GALlico SPANO NADIA, INGRAO, LOPARDI, POLANO

Annunziata il 30 aprile 1954

Provvedimenti per il porto e la zona industriale di Civitavecchia

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge ha lo scopo di risolvere un annoso 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. Né va dimenticato infine che il porto di Civitavecchia potrebbe assolvere ad una particolare funzione nei confronti dello Stato della Città del Vaticano: potrebbe, infatti, divenire conveniente convogliare in un unico porto quanto forma oggetto di traffico marittimo per la Città del Vaticano e per gli ordini religiosi che vi fanno capo, traffico che, per effetto dei Patti Lateranensi, fruisce di particolari esenzioni doganali ed esoneri dai dazi di importazione.

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 convegni. 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'esecu-

zione parziale di dette opere consentirebbe di portare in breve tempo la superficie del porto da ettari 218,00 a ettari 514,00. Il nuovo porto sarebbe sufficiente ad accogliere un traffico portuale di 3 milioni di tonnellate ed oltre, consentirebbe di operare 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 nonché 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 da 600 a 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 la presente proposta 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 a 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 nonché 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 inoltre che solo dalla industria-

lizzazione e dall'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
Montalto di Castro . .	3.401	18.955
Monte Romano . . .	2.169	8.622
Tarquini	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 le 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 della presente proposta 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 condizioni sussistono nel caso del porto di Civitavecchia. L'importanza di esso e la necessità della costituzione del consorzio autonomo per dare esecuzione al 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, esser sostenuto pienamente dallo Stato e che, perché 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.

Le 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 e riparazione 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 parte-

cipazione 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 nella presente proposta 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 la presente proposta di legge possa raccogliere il vostro voto favorevole.

PROPOSTA DI LEGGE

TITOLO I.

ART. 1.

Per promuovere lo sviluppo di attività industriali che ricavino e diano alimento 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 Civitavecchia-Pisa fino al ponte della Fiumaretta, dalla Fiumaretta al sottopassaggio della Mattonara, dalla strada Aurelia nord.

A ovest dalla strada nazionale Aurelia 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.

TITOLO II.

ART. 8.

È istituito un punto franco dell'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 delineaione 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 trasbordo 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 previsti dalla legislazione vigente.

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 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 amplia-

mento del porto e dei lavori di cui al precedente articolo 2, la esecuzione e 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:

1º) 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, nonché alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere stesse e di quelle già esistenti nel porto di Civitavecchia;

2º) 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;

3º) 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, nonché all'assegnazione delle aree provenienti dalla suddetta espropriazione alle singole aziende industriali per l'impianto di stabilimenti industriali e di opere annesse, nonché alla destinazione delle aree occorrenti per la esecuzione delle opere pubbliche;

4º) a tutto quanto si attiene alla istituzione dei servizi che fossero necessari e al coordinamento di quelli esistenti in relazione alle opere anzidette nonché 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 del commercio, industria e agricoltura di Roma. Possono aderire al Consorzio: le province di Frosinone, Latina, Viterbo, Rieti, Grosseto, Terni, Perugia, 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 svolgano 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 funzionari di grado non inferiore al V designato uno per ciascuno dal Ministero della marina mercantile, del tesoro, dei lavori pubblici, dei trasporti e dell'industria;

c) rappresentano le province nel Consorzio: due consiglieri provinciali eletti dal Consiglio provinciale di Roma; un consigliere provinciale eletto dal Consiglio provinciale per ciascuna delle altre province 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 comunale, 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 ed 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 dall'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 12 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 vicepresidente che è compreso sul numero dei componenti il Consiglio direttivo.

ART. 21.

Il presidente e il vicepresidente sono eletti con votazione separata a scrutinio segreto a maggioranza dei due terzi dall'assemblea dei consorziati.

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

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 dall'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 coloro 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 dei membri ammessi a norma dell'articolo 17. Essa delibera:

a) sull'elezione del presidente, del vice presidente, dei membri elettivi del Consiglio

e del collegio dei revisori dei 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 nonché 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 almeno 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 designato 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 consortile.

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;

2º) il contributo a carico degli enti consorziali;

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

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

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

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

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

8º) i lasciti testamentari, donazioni e oblazioni;

9º) 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 esistano 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 o 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 dello Stato. 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 dall'assemblea del Consorzio.

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 all'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 statali dei 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 sull'Amministrazione e sulle contabilità generali e 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 sottoposti 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 richiesta 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 ispezioni 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 né creare oneri od impegni oltre il termine di durata del Consorzio stesso.

ART. 40.

(Disposizioni transitorie).

Lo Stato oltre al pagamento delle somme di cui all'articolo 27 metterà a disposizione del Consorzio all'atto della sua costituzione a titolo di semplice anticipazione la somma di lire due 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 all'avvenuta anticipazione.

ART. 41.

Il Ministero del tesoro è autorizzato ad inserire nel bilancio 1955-56 la somma di cui all'articolo precedente.

