CAMERA DEI DEPUTATI N. 1866

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei Deputati TRUZZI e BARONI

Presentata il 19 dicembre 1959

Istituzione della zona industriale e portuale di Mantova

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Non si può certo negare che la situazione economico sociale della provincia di Mantova, in questi ultimi anni, abbia registrato apprezzabili miglioramenti. Tuttavia, questi progressi sono stati di gran lunga inferiori a quelli realizzati da altre province dell'Italia settentrionale, alle quali il sorgere e l'espandersi di cospicue attività industriali hanno assicurato ben altri redditi e ben altre possibilità di occupazione.

Causa fondamentale di questa situazione è l'essere ancora la vita economica locale – malgrado le interessanti realizzazioni industriali di questi ultimi anni – basata su una agricoltura fiorente tra le più avanzate in campo nazionale, sia per quanto riguarda la razionalità delle colture, sia per quanto riguarda la meccanizzazione, ma incapace ormai di tenere il passo con le altre attività economiche.

La storia economica della nostra provincia, infatti, può bene rappresentarsi e sintetizzarsi con il progresso dell'agricoltura, che, negli ultimi decenni, poi, ha determinato il sorgere e il continuo svilupparsi di un apparato piccolo industriale ad essa collegato, per la lavorazione dei prodotti del suolo o la fabbricazione di quanto necessario alle coltivazioni.

Questo stretto legame tra agricoltura ed industria ha concorso a determinare i limiti dimensionali e la distribuzione delle aziende, a carattere prevalentemente artigianale e con larga diffusione su tutto il territorio provinciale: i risultati dell'ultimo censimento, infatti, danno un numero medio di addetti per ditta industriale di 3,31, sensibilmente inferiore alla media nazionale che è stata di 6,26; le unità locali in possesso di forza motrice, poi, presentano una media di cavalli-vapore 4,82 di potenza installata, pure sensibilmente inferiore alla media nazionale che è risultata di cavalli-vapore 16,19.

Il confronto, comunque, tra i totali degli esercizi e degli addetti desunti dai censimenti annuali mostra che, mentre dal 1911 al 1927 lo sviluppo industriale (in totali tuttavia modesti) si è incrementato tanto da raddoppiarsi come addetti ed a quintuplicarsi come imprese, invece, dal 1927 al 1951, la situazione si è cristallizzata su quelle posizioni, e nelle successive rilevazioni non si sono riscontrati sensibili spostamenti.

Queste caratteristiche salienti della struttura produttiva della provincia portano alle conseguenze sociali più gravi e dannose: la disoccupazione, la sottoccupazione e la emigrazione.

Il fenomeno della disoccupazione in provincia di Mantova presenta punte invernali accentuate e si riduce invece moltissimo nei mesi in cui lavorano con il massimo ritmo le aziende agricole e quelle indutriali legate alle prime (zuccherifici, caseifici, ecc.).

Si può affermare che il fenomeno della disoccupazione in provincia di Mantova ha, quindi, carattere prevalentemente stagionale, ciclico; deriva dalla stessa struttura economica della provincia: è, inoltre, cronico, perché, come tale, si ripete ormai da decenni, a memoria di uomini ed a rilievo di atti e statistiche.

Numerose masse di braccianti e lavoratori non qualificati vivono in uno stato di *permanente sottoccupazione*, e con redditi per lo più insufficienti rispetto alle necessità familiari. Per consentire una adeguata conoscenza del fenomeno si riportano i dati sull'occupazione provinciale della mano d'opera bracciantile (maschi e femmine) nel 1957, rilevati dall'Ufficio provinciale dei contributi unificati:

Braccianti permanenti .	N.	4.160
Braccianti abituali . . .	»	4.245
Braccianti occasionali . .	»	2.844
Braccianti eccezionali . .	»	8.504
Braccianti speciali . . .	»	6.620
Totale . . .	N.	26.823

Il diffondersi dei mezzi meccanici e delle nuove tecniche non consente certo di prospettare la possibilità di incrementare la occupazione in agricoltura; né grandi opere di bonifica e, soprattutto, di irrigazione, possibili ed augurabili, dopo innegabili ma momentanei sollievi, consentirebbero di risolvere radicalmente il grave problema. Anzi, bisogna realisticamente ammettere che il fenomeno di esodo dalle campagne, già in atto, deve continuare fino allo stabilimento di un migliore equilibrio in tale settore.

L'altra conseguenza sociale dannosa, a cui si è accennato, è l'*emigrazione*. Infatti, a partire dal 1950, il fenomeno della emigrazione dalla provincia si è accentuato, mentre, di contro, la natalità ha presentato una tendenza al declino ed oggi è ormai inferiore sia alla media nazionale che alla media regionale. Per il combinato concorso di questi due fenomeni la popolazione della provincia ogni anno diminuisce.

Le statistiche aggiornate alla fine del 1958 danno, infatti, una popolazione residente di 404.302 unità, con una diminuzione di oltre 20.000 unità rispetto al censimento del 1951. Se poi si considerano anche le remore poste dalle norme di legge sull'urbanesimo – molte persone, infatti,pur essendosi trasferite definitivamente in altre sedi, sono costrette a mantenere la residenza anagrafica nei comuni di origine – si può concludere che questo deflusso di popolazione può oggi essere calcolato, sempre in riferimento all'ultimo settennio, in una cifra non inferiore alle 25-28 mila unità.

Da una recente pubblicazione dell'Istituto centrale di statistica, nella quale appunto si prendono in considerazione i movimenti di popolazione intervenuti dal 1951 alla fine del 1958, si può apprendere che nella graduatoria decrescente delle provincie che registrano un calo nella popolazione residente, la provincia di Mantova, con la percentuale del 4,81 per cento, occupa il terzo posto, preceduta da Rovigo (12,34 per cento) e da Cuneo (5,20 per cento). La provincia di Mantova, dunque, in questo fenomeno migratorio, è preceduta soltanto da una delle provincie italiane economicamente più depresse e da una provincia che risente assai dello spopolamento delle montagne in atto già da tempo.

Sono soprattutto le città industriali dell'Alta Italia, in particolare Milano ed i comuni circostanti, i punti di attrazione di questa emigrazione mantovana, che, pur interessando prevalentemente i ceti operai, sia dell'agricoltura che delle altre attività economiche, tuttavia comincia a comprendere anche intere famiglie di piccoli affittuari, di mezzadri, di coltivatori diretti, gente, cioè, che possedeva già una pur modesta posizione sociale ed aveva il lavoro assicurato.

Non è il caso di addentrarsi in una approfondita analisi delle cause che hanno originato questo principio di spostamento della terra mantovana. È certo, però, che la nostra economia, come già si è detto, ancora così strettamente legata all'agricoltura, non offre più, soprattutto alle nuove generazioni – a coloro cioè che hanno ancora la possibilità di scegliere un mestiere e giustamente si preoccupano di scegliere bene – molte prospettive. Oggi solo l'industria e le altre attività economiche interessano i giovani, per ragioni che sono facili da intuire.

Situazione dell'industria locale.

Può essere interessante ricercare le ragioni per le quali la città e la provincia di Mantova sono rimaste, nel passato, trascurate dall'industria. Tali ragioni possono in gran parte identificarsi nelle seguenti:

a) per il periodo che ha preceduto la prima guerra mondiale: perché lo sviluppo industriale aveva allora un tono alquanto modesto, per cui le industrie venivano affermandosi là dove l'ambiente già presentava condizioni

eccezionalmente favorevoli, come la facilità delle comunicazioni, le disponibilità delle fonti di energia e l'abbondanza di manodopera qualificata, condizioni che hanno consentito il sorgere delle nostre prime zone di sviluppo industriale. La città di Mantova, poi, era oppressa da numerose servitù militari, che hanno impedito ogni iniziativa del genere. I maggiori redditieri mantovani, infine, non sono mai stati propensi ad investimenti economici fuori dell'agricoltura, e le migliore energie preferivano spesso tentare la loro fortuna in ambienti con prospettive migliori;

b) per il periodo fra le due guerre mondiali (1920-1940): perché le industrie si sviluppavano dove l'addensamento era minore o non esisteva affatto, ma sempre in vicinanza dei centri più popolosi e purché si presentassero condizioni favorevoli di ubicazione, importanti raccordi ferroviari e stradali, larghe disponibilità di energia elettrica e comodità dei servizi di comunicazione: ove insomma si era creato, a volte artificiosamente, un ambiente adatto. Purtroppo la provincia di Mantova non usufruiva di facili comunicazioni ferroviarie e stradali ed era pressoché isolata rispetto alle correnti di grande traffico, oltre a difettare dei servizi indispensabili per un rapido collegamento con i grandi centri.

Le statistiche dimostrano che, malgrado lodevoli tentativi compiuti in quel periodo per facilitare e favorire l'insediamento di nuove industrie, il ritmo di incremento industriale è stato estremamente lento, interessando per lo più aziende già esistenti, che avevano sviluppato la loro capacità produttiva, ovvero piccole unità aziendali, legate prevalentemente all'agricoltura.

Solo dopo l'ultima guerra, favorite dalla allargamento della circoscrizione amministrativa del comune di Mantova, stimolate dall'interesse suscitato dalle notevoli possibilità della navigazione interna, e favorite infine dalle larghe disponibilità *in loco* di manodopera capace e volenterosa, sono sorte, nella zona ad est della città, alcune industrie di notevole rilievo ed altre ancora vi si sono trasferite dalle vecchie e inadatte sedi cittadine, allargando la loro potenzialità produttiva. Ricordiamo, fra le altre:

La *Raffineria I. C. I. P.* con una capacità di lavorazione di 900 mila tonnellate di grezzo all'anno e con un moderno impianto di « *reforming* catalitico » L'impianto è collegato con un deposito costiero in Marghera, dal quale il grezzo viene trasportato, in prevalenza per via fluviale, attraverso il Po ed il Mincio, a mezzo di bettoline della stazza fino a 1300 tonnellate ed impiegando a volte dall'Adriatico a Mantova non più di 24 ore. La raffineria, che occupa 290 dipendenti, dispone di un raccordo ferroviario.

L'importante complesso petro-chimico costituito dai reparti della *Società « Edison » Settore chimico* e della « *Sicedison* ». La produzione dello stabilimento si impernia sulla chimica di due gas, l'etilene ed il propilene, collegata con quella del cloro. Dotato di impianti di « cracking » per la produzione di etilene e di propilene, lo stabilimento, insieme all'elettrolisi del cloruro sodico, realizza una importante e vasta gamma di prodotti chimici. Esso è dotato di una propria centrale termoelettrica, di stazione di pompaggio dell'acqua, di grandi depositi di prodotti liquidi, e di un proprio canale di raccordo al Mincio per i collegamenti con il mare Adriatico, via Po-Mincio. Il complesso dà lavoro a circa 1300 dipendenti.

Lo *stabilimento metalmeccanico Belleli Rodolfo* per lavori di grossa carpenteria metallica e caldareria (montaggio di raffinerie, zuccherifici, industrie conserviere, centrali termiche, riparazioni di grossi natanti, ecc.). Occupa un'area di 500.000 metri quadrati, di cui 100.000 per fabbricati, magazzini, officine, parco materiali ed ha un proprio canale navigabile che lo collega al Mincio. Dà lavoro a circa 500 dipendenti e dispone di raccordo ferroviario.

Lo *stabilimento I. T. A. S.* (S. p. A.), industria metallurgica per la produzione di trafilati di acciai speciali, con una potenzialità produttiva di 3.000 tonnellate annue. Occupa una superficie di 5.000 metri quadrati ed impiega oltre 100 dipendenti.

Indubbiamente queste nuove iniziative hanno procurato un certo risveglio economico, di cui hanno beneficiato sia il comune capoluogo che i comuni limitrofi. Il traffico ed il commercio locali, che da tempo languivano in una situazione estremamente statica, ne sono stati tonificati; ed anche l'edilizia e le attività collaterali ne hanno tratto giovamento.

Ma pur trattandosi di un fenomeno apprezzabile, esso tuttavia è ben lungi dal rappresentare la soluzione di quegli annosi problemi di fondo, che condizionano un sostanziale progresso economico e sociale della provincia. Occorre dare un più ampio sfogo alle numerose braccia che attendono un'occupazione stabile o un lavoro meno discontinuo ed aleatorio di quello che offre l'agricoltura. Quest'ultima, d'altro conto, sotto la spinta della necessità di adeguare i propri costi di produzione a quelli della concorrenza interna

ed estera, tende ad alleggerirsi sempre più del carico di manodopera, incrementando la propria meccanizzazione ed industrializzando le coltivazioni. Le conseguenze di questo continuo progresso tecnico del settore agricolo sul piano della disoccupazione, anche se per ora appaiono contenute in limiti non allarmanti, sono pur tuttavia sensibili specie in talune zone e si teme che potranno assumere proporzioni ancora più preoccupanti, man mano che la nostra agricoltura dovrà affrontare le prove maggiormente impegnative della graduale attuazione del M. E. C.

Necessità di una zona industriale e portuale – sua ubicazione.

Per evitare, dunque, alla provincia di Mantova una grave decadenza; per evitare che questa terra non resti altro che il vivaio dal quale le fresche energie, appena giunte all'età del lavoro, emigreranno per portare ricchezze in altri ambienti, bisogna cercare di realizzare un migliore equilibrio tra le diverse attività economiche: l'agricoltura, che trova un favorevole ambiente naturale, non perderà certo della sua importanza, anzi si renderà più prospera; l'industria però dovrà assumere – e vi sono già promettenti sintomi – ben altro respiro ed offrire in loco maggiori possibilità di occupazione.

Per le ragioni ed i fini di carattere economico, sociale e tecnico che sono stati esposti, si ravvisa la necessità di creare nel comune di Mantova una zona industriale e portuale, alla cui realizzazione si sono concordemente impegnate l'Amministrazione comunale, l'Amministrazione provinciale e la Camera di commercio, d'intesa ed in collaborazione con l'Associazione degli industriali e le Organizzazioni provinciali dei lavoratori.

È generale convinzione che l'istituzione di una zona industriale e portuale contribuirebbe decisamente ad avviare a soluzione i problemi di ordine economico sociale cui si è sopra accennato, primo fra tutti quello della disoccupazione e sottoccupazione consentendo lo sviluppo organico di nuove iniziative, in dipendenza delle agevolazioni tecniche, di servizi e fiscali che a tali istituzione conseguono.

Ma, in aggiunta alle considerazioni sopra svolte per giustificare la creazione di una zona industriale, altre se ne possono aggiungere, forse ancora più valide, anche da un punto di vista dell'interesse generale, con particolare riguardo all'economia dei trasporti, a favore del riconoscimento di una zona portuale.

Mantova infatti ha un proprio *porto fluviale*, che è senza dubbio il più importante d'Italia, e che supera come importanza anche taluni porti marittimi dell'Adriatico e del Tirreno. L'attività del porto e degli scali che s'affacciano sul largo bacino naturale costituito dai laghi di Mantova è in continua espansione, come risulta evidente dalle statistiche relative al movimento delle merci ed all'intensità del traffico dei natanti.

Il momento più favorevole per la navigazione interna nell'anteguerra si è avuto nel 1935 con circa 290.000 tonnellate complessive di movimento tra merci imbarcate e sbarcate, con una leggera prevalenza delle merci imbarcate. Successivamente questi traffici fluviali manifestarono una netta tendenza al declino fino a ridursi alle 80.000 tonnellate circa del 1939 e praticamente ad annullarsi negli anni della guerra ed in quelli immediatamente successivi.

La ripresa è incominciata attorno al 1950, segnando un movimento annuale di circa 100.000 tonnellate. A partire dal 1955 la ripresa si è manifestata ancora più evidente nella sua rapida progressione, come appare da queste statistiche:

Anno	Movimento (tonnellate)	Natanti in arrivo
1955	175.698	249
1956	284.889	477
1957	356.711	569
1958	416.105	776

È interessante rilevare che il movimento attuale è dato per la quasi totalità dalle merci sbarcate, ed è del pari interessante far notare che, sottratte le poche giornate in cui la navigazione sul Po non è possibile, si ha una intensità di traffico fluviale, per le sole merci in arrivo, di tre natanti al giorno, taluni dei quali di stazza anche superiore alle 1000 tonnellate.

Le sopra esposte statistiche danno un quadro sufficientemente convincente dell'importanza e dello sviluppo della navigazione fluviale che fa capo a Mantova. Non va però sottaciuto che ben altra importanza potranno avere i laghi di Mantova, come porto interno, con la realizzazione del complesso Adige-Garda-Mincio-Tartaro-Canal Bianco-Po di Levante, che metterà in comunicazione l'Adriatico con il Garda.

Se poi si arriverà all'attuazione dell'altro progetto, che sta tanto a cuore a Enti pubblici ed a categorie economiche della Lombardia e di altre regioni – e cioè il canale navigabile

Mincio-Ticino, che dovrebbe congiungere la Svizzera a Venezia, attraversando le zone più intensamente industrializzate della Lombardia, ben altro respiro potrà assumere il porto di Mantova e saranno più che giustificate quelle agevolazioni fiscali e di altro genere che lo Stato ha già accordato ad altre zone industriali e portuali.

I confini territoriali della zona sono stati stabiliti in armonia con le norme del piano regolatore generale del capoluogo, le quali già contemplano una area riservata all'insediamento ed all'espansione industriale. Essi vengono topograficamente indicati come segue:

a nord: per un primo tratto, dalla sponda destra del Diversivo del Mincio, sopra l'abitato del Frassine e poi, proseguendo, dalla strada vicinale della Posta, dalla strada comunale per Villanova de Bellis e poi, proseguendo ancora, dalla linea di confine del comune capoluogo, con esclusione di una piccola zona di verde e residenziale a nord-ovest dell'abitato di Castelletto e infine dal Canale Dugale;

a est: dal canale Dugale e dalla strada comunale Righella fino alla altezza del canale Fissero;

a sud: dalla strada bassa per Formigosa e, a partire da quest'ultima località, dalla sponda sinistra del fiume Mincio;

a ovest: dalla strada comunale del cimitero del Frassine, Via Roma, ai margini dell'abitato del Frassine, e, da quest'ultima località, da una linea pressoché normale alla strada Alto Polesana (già provinciale Ostigliese) fino alla sponda sinistra del Lago Inferiore.

Restano escluse nell'interno della zona delimitata dai sopraprecisati confini perimetrali alcune ristrette aree di rispetto stradale e paesistico di verde agricolo e residenziali, secondo quanto previsto dal piano regolatore generale del capoluogo.

Per una più chiara visione dell'ubicazione della zona, si allega alla presente la carta planimetrica.

Condizioni e possibilità di sviluppo della zona industriale e portuale di Mantova.

Le vaste prospettive economiche che si aprono di fronte alle possibilità della navigazione fluviale e idroviaria, con particolare riguardo alla riduzione dei costi dei trasporti delle materie prime per l'industria, specie di quelle di massa, rendono particolarmente valide ed attuali le ragioni per le quali si chiede il riconoscimento della zona industriale e portuale di Mantova. La sua felice posizione nel quadro della rete fluviale e idroviaria della Valle Padana fa di Mantova e del suo porto il punto obbligatorio dei collegamenti del mare Adriatico con l'entroterra, talché l'auspicato riconoscimento risponde ad effettive necessità ed a realistiche aspettative di un più conveniente sfruttamento delle sue risorse naturali.

Quando alle comunicazioni ferroviarie, la zona industriale è collegata per Mantova con la linea Verona-Modena e, per Nogara, alla linea Brennero-Bologna.

In ordine alle comunicazioni stradali, la zona industriale è servita da arterie di grande traffico, quali la « Padana Inferiore », la « Cisa » e l'« Alto Polesana », che si inserisce sulla statale « Aberone-Brennero ». La zona industriale inoltre è toccata tangenzialmente dalla statale « Goitese », dalla quale si ha facile accesso alla nuova Autostrada Brescia-Padova. Si confida inoltre in una prossima attuazione dell'autostrada Brennero-Modena, il cui tracciato toccherà appunto la zona industriale.

Circa le possibilità di rifornimento di energia elettrica a complessi industriali della zona, va ricordato che essa si trova nel preciso punto di passaggio di grandi linee elettriche di importanza nazionale, che possono consentire facili allacciamenti. Va anche detto che nei pressi della zona esiste già una centrale elettrica di trasformazione della Società Elettrica Bresciana che, opportunamente potenziata, potrà soddisfare le necessità di assorbimento di industrie locali.

Inoltre la zona in parola è facilmente collegabile al metanodotto già in esercizio, attraverso la derivazione della dorsale Cortemaggiore-Verona, la quale alimenta già una importante stazione di decompressione ed imbombolamento del metano, nonché la città (Azienda Gas) ed un'importante stabilimento industriale (Cartiere Burgo).

È da osservare infine che la zona prescelta risponde ai moderni criteri di ubicazione delle zone industriali, avendo riguardo alla prevenzione degli inconvenienti per i fumi ed i rifiuti gassosi, nonché alla possibilità di sistemazione di quartieri operai al servizio della zona, salvaguardando nel contempo, con opportune zone di verde in fregio ai laghi, le caratteristiche paesaggistiche della città di Mantova.

Ora, per concludere, se è vero che la maggior parte delle attività industriali non cerca più di ubicarsi sui luoghi di produzione della

materia prima (infatti per molte industrie il costo della materia prima rappresenta oggi una percentuale assai modesta del costo del prodotto finito), quanto piuttosto dove coesistono manodopera abbondante, facilità ed economicità di comunicazione e possibilità di fruire delle più convenienti fonti di energia, la zona industriale e portuale di Mantova offre certo tutte queste condizioni: la manodopera è disponibile in larga misura ed è capace e laboriosa; le comunicazioni sono facili ed economiche e più ancora lo saranno in un prossimo futuro con l'attuazione del programma idroviario; le fonti di energia, e cioè energia elettrica, olii minerali e metano, sono tutte facilmente accessibili e largamente disponibili.

CONCLUSIONI.

Le Amministrazioni e gli Enti promotori ritengono pertanto come necessario il riconoscimento, a tutte le finalità e per le agevolazioni previste dalla legge, della qualifica di « zona industriale e portuale » alla zona posta ai margini della città, nella quale già alcune importanti iniziative industriali sono sorte e molte altre potrebbero sorgere, se alle favorevoli condizioni ambientali si unissero particolari incentivi ed agevolazioni.

La creazione di questa zona eviterebbe, poi, il pericolo di un esodo delle aziende industriali del capoluogo verso altre provincie che tanto preoccupa gli Enti che hanno a cuore lo sviluppo economico della città e della provincia di Mantova.

La realizzazione di tale iniziativa consentirebbe, con il concentramento delle industrie in una zona territorialmente ben delimitata e con l'approntamento dei necessari servizi generali (raccordi ferroviari, gasdotti, impianti elettrici, rete stradale, impianti fluviali, organizzazione di servizi speciali, ecc.) una sensibile diminuzione dei costi di produzione ed un sicuro aumento della produttività, e quindi, oltre ad un immediato maggiore assorbimento di manodopera, un naturale sviluppo di nuove iniziative che procurerebbero a molti settori economici della provincia ben altro respiro, con sicuro incremento generale del benessere.

È doveroso poi, affermare che, ove non si potesse arrivare al riconoscimento di questa zona industriale e portuale, serie sarebbero le conseguenze in campo sociale: la disoccupazione si aggraverebbe, mentre l'emigrazione aumenterebbe ancora, con i danni di ordine sociale facilmente intuibili. Di contro, il riconoscimento di questa zona, oltre agli immediati benefici effetti che avrebbe in materia di occupazione, porterebbe un migliore equilibrio tra le varie attività economiche della provincia che, come è noto e come, d'altra parte, le statistiche seguenti, riferite al censimento del 1951, dimostrano, soffre di un eccesso di popolazione agricola:

	Popolazione attiva	Popolazione non attiva	Popolazione attiva nell'agricoltura	Popolazione attiva nel settore industria
	—	—	—	—
Italia . . .	41,2	58,8	42,20	32,13
Lombardia .	44,5	55,5	20,11	53,04
Mantova .	42,8	57,2	53,97	24,61

La creazione di una zona industriale e portuale, oltre ad essere pienamente giustificata da tutte le ragioni sopra esposte, può appieno inquadrarsi fra quelle concrete iniziative, che il Governo intende attuare nello spirito dello schema Vanoni, che prevede l'incremento dell'occupazione ed il trasferimento di forze di lavoro dalle attività primarie alle attività secondarie e terziarie.

Abbiamo la ferma fiducia che questo progetto possa creare veramente, per la città di Mantova e per l'intera provincia, le premesse di un maggiore sviluppo industriale ed una sempre maggiore occupazione operaia, creando le condizioni indispensabili perché le singole iniziative (pubbliche e private) si moltiplichino, si realizzino e possano dare i loro benefici frutti, aprendo così nuove prospettive di progresso e di benessere.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Nel territorio del comune di Mantova delimitato dalla planimetria annessa, che, vistata dal Ministero dei lavori pubblici, verrà depositata nell'Archivio di Stato, è istituita la zona industriale e portuale di Mantova.

ART. 2.

Entro il perimetro della zona di cui all'articolo precedente, le opere occorrenti per la costruzione, la sistemazione, l'ampliamento, la trasformazione e l'esercizio di stabilimenti industriali e delle attrezzature relative, le opere occorrenti per la costruzione, la trasformazione e l'adattamento di edifici destinati ad abitazioni operaie e per le istituzioni di carattere sociale, nonché tutte le opere occorrenti per l'attrezzatura dei servizi della zona stessa, sono dichiarate di pubblica utilità.

ART. 3.

È istituito il Consorzio per la zona industriale e portuale di Mantova, costituito dal comune di Mantova, dalla Camera di commercio, industria ed agricoltura di Mantova e dalla Amministrazione provinciale di Mantova.

Esso ha lo scopo di promuovere le iniziative pubbliche e private per l'attuazione della zona industriale e portuale di Mantova, di promuovere e curare lo studio e l'esecuzione delle opere pubbliche necessarie per l'impianto e l'esercizio delle industrie della zona e per la funzionalità del porto fluviale e di svolgere altra attività che possa essere utile nell'interesse della zona stessa.

ART. 4.

Il Consorzio è retto da un Consiglio direttivo composto da due rappresentanti del comune di Mantova, due rappresentanti dell'Amministrazione provinciale di Mantova, due rappresentanti della Camera di commercio, industria ed agricoltura di Mantova, due rappresentanti dei lavoratori e due degli industriali designati dalle locali Organizzazioni sindacali.

Sono inoltre componenti di diritto del Consiglio direttivo un rappresentante per ciascuno dei seguenti Ministeri:

Ministero dell'industria e commercio;

Ministero del lavoro e previdenza sociale;

Ministero dei lavori pubblici;

Ministero dei trasporti.

I componenti del Consiglio durano in carica 3 anni e possono essere revocati e sostituiti dall'Ente che li ha nominati anche prima della scadenza del termine predetto.

ART. 5.

Il Consiglio direttivo redigerà lo statuto del Consorzio, che prevederà la facoltà di ammettere a far parte di esso enti ed organismi che contribuiscano in misura adeguata al raggiungimento delle finalità del Consorzio.

Lo statuto sarà approvato con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro per l'industria e commercio, di concerto con i Ministri competenti.

ART. 6.

Il Consiglio direttivo elegge nel suo seno il presidente del Consorzio.

Il presidente ha la rappresentanza del Consorzio stesso ed esegue le deliberazioni del Consiglio.

ART. 7.

La vigilanza sul Consorzio spetta al Ministero per l'industria ed il commercio.

I bilanci sono approvati con decreto del Ministro per l'industria ed il commercio.

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 decreto del Ministro per l'industria ed il commercio.

Sono esclusi dall'espropriazione i beni appartenenti al Demanio dello Stato.

ART. 9.

L'indennità di espropriazione è determinata in base al valore venale dell'immobile.

Nella determinazione del valore venale non può tenersi a calcolo l'aumento di valore che sia derivato dall'esecuzione di opere pubbliche o che trovi comunque causa nel riconoscimento della zona industriale.

Ai conduttori dei fondi rustici espropriati è dovuta un'ulteriore indennità pari al dieci per cento dell'indennità di espropriazione.

Per la risoluzione dei contratti di colonia e di mezzadria dei fondi rustici espropriati è dovuta, a favore dei coloni e dei mezzadri ed a carico dei conduttori concedenti, un'indennità da determinarsi secondo equità in relazione all'indennità prevista dal comma terzo del presente articolo.

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 presso la Cassa depositi e prestiti e, a seguito della presentazione del certificato comprovante l'avvenuto deposito, pronuncia l'espropriazione ed autorizza la occupazione dei beni.

L'occupazione non potrà aver luogo se non dopo trascorsi sei mesi dalla notificazione del decreto che pronuncia l'espropriazione e, in ogni caso, per quanto riguarda i fondi rustici, non prima della fine dell'annata agraria in corso al momento della predotta notificazione.

Per quanto non previsto dalla presente legge si applicano le disposizioni della legge 25 giugno 1865, n. 2359 e successive modificazioni.

ART. 11.

I materiali da costruzione e le macchine occorrenti al primo impianto degli stabilimenti industriali tecnicamente organizzati e delle attrezzature portuali, che entro dieci anni dalla data di pubblicazione della presente legge sorgeranno nella zona industriale e portuale di Mantova, sono esenti, se importati dall'estero, dal pagamento dei dazi doganali.

Le esenzioni di cui al comma precedente sono estese anche alle macchine ed ai materiali di ogni specie destinati, entro il termine di cui sopra, all'ampliamento od alla trasformazione degli stabilimenti industriali e delle attrezzature portuali già esistenti nella zona.

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

Le concessioni saranno subordinate alla condizione che i materiali ed i macchinari ammessi all'esenzione siano introdotti in Italia

non oltre un anno dalla scadenza del termine, di cui al primo comma del presente articolo.

Qualora i macchinari ed i materiali importati in franchigia del dazio 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 ed 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 il periodo previsto dal primo comma del precedente articolo è esente dall'imposta generale sull'entrata l'acquisto dei macchinari, dei materiali destinati per l'impianto e la costruzione, la riattivazione, l'ampliamento e la trasformazione degli stabilimenti della zona industriale e delle attrezzature del porto fluviale.

I materiali per la costruzione dei fabbricati della zona industriale e del porto fluviale di Mantova e le fonti energetiche per l'azionamento degli stabilimenti della zona industriale e delle attrezzature del porto fluviale di Mantova sono esenti dall'imposta di consumo.

ART. 13.

Ai nuovi stabilimenti industriali e agli impianti portuali di cui all'articolo 11 è concessa per un decennio dalla data della loro attivazione, da comprovarsi con certificato della competente Camera di commercio, l'esenzione da ogni tributo diretto sul reddito.

Per gli stabilimenti industriali e per gli impianti portuali attualmente esistenti nella zona, che si ampliassero o si trasformassero o venissero trasferiti nella zona entro il termine fissato dall'articolo precedente, non sarà apportato aumento dei tributi suddetti per un decennio, in considerazione di tali ampliamenti o trasformazioni.

ART. 14.

L'imposta di registro e l'imposta di trascrizione ipotecaria sul passaggio di proprietà per l'esproprio o l'acquisto da parte del Consorzio degli immobili per l'impianto e l'esercizio della zona industriale e degli impianti portuali e delle costruzioni annesse,

nonché per la costruzione di opere pubbliche, sono stabilite nella misura di lire 500 per ogni atto e per ogni trascrizione.

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

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 del commercio, che gli scopi della legge sono stati conseguiti dal primo acquirente.

Ai contratti di appalto stipulati entro il termine di cui al comma precedente per i lavori di costruzione, riparazione, trasformazione e ampliamento di stabilimenti e delle attrezzature portuali comprese nel perimetro della zona industriale e portuale, si applica l'imposta di registro nella misura fissa di lire 500.

COMUNE DI NAPOLI