

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 554

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

DI GIULIO, PANI, MACCIOTTA, BOCCHI, BERLINGUER
GIOVANNI, COCCO MARIA, MACIS, MANNUZZU

Presentata l'11 agosto 1979

Interventi per il potenziamento del sistema dei trasporti
interni ed esterni della Sardegna

ONOREVOLI COLLEGHI! — La questione dei trasporti interni della Sardegna e quella dei collegamenti con la penisola appaiono da sempre gravi e addirittura drammatiche. In conseguenza si è posta, anche in significativi dibattiti parlamentari, l'esigenza di potenziamenti ed ammodernamenti profondi e di una reale perequazione tariffaria.

Nel corso dell'ultimo trentennio si sono registrati non trascurabili miglioramenti con l'istituzione del servizio traghetti delle ferrovie dello Stato nella linea Golfo Aranci-Civitavecchia, con l'immissione in linea da parte della Tirrenia di traghetti di nuova concezione e con lo sviluppo del traffico aereo. Ma non si è ancora pervenuti alla creazione di un sistema di collegamenti interni ed esterni moderno ed efficiente capace di risolvere in modo non precario il problema della mobilità delle persone e della circolazione

delle merci e di porre fine a condizioni insopportabili di isolamento fisico e di arretratezza.

Il problema riguarda essenzialmente l'eguaglianza fra i cittadini sardi e gli altri cittadini italiani e la risposta al bisogno vitale di integrazione della economia sarda nel mercato nazionale.

Occorre allora innanzitutto offrire alla Sardegna la possibilità effettiva di utilizzare almeno nelle relazioni di traffico fondamentali con il resto dell'Italia la tariffa ferroviaria: quella di cui ci si avvale nella Penisola.

Oggi questa possibilità di fatto non esiste nonostante sin dal 1949 il Governo, dopo un serio e teso dibattito parlamentare, avesse riconosciuto la fondatezza della questione e la necessità di risolverla con urgenza.

Il trasporto di persone e di cose dalla Sardegna al Continente o viceversa non

ha alternativa alla nave o all'aereo. Ed a questo limite, che implica di per sé una situazione di oggettiva inferiorità e disparità, non si sopperisce in modo adeguato. La capacità di trasporto delle navi-traghetto dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, che pratica la tariffa ferroviaria, è estremamente limitata: copre solo il 22 per cento della domanda relativa ai passeggeri e solo il 16 per cento di quella concernente le merci. Le altre relazioni di traffico non possono aver luogo che a corrispettivi molto più onerosi.

È proprio questo fatto che determina una situazione di disuguaglianza e di sprecazione in contrasto con il precetto dell'articolo 3 della Costituzione, in particolare con il comma secondo.

Gli spostamenti tra la Sardegna e la Penisola hanno nel complesso costi assai più elevati, a parità di distanze chilometriche, di quelli interni alla Penisola, che possono avvenire tutti a tariffe ferroviarie. Con la presente proposta di legge ci si propone di eliminare questa intollerabile situazione di disparità fra cittadini della Repubblica assicurando a tutti piena libertà di movimento e rimuovendo « gli ostacoli di ordine economico e sociale che, limitando di fatto la libertà e l'eguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese ».

Se insieme si considera il dettato dell'articolo 13 dello Statuto regionale, che è norma di rilievo costituzionale, e sancisce l'obbligo dello Stato di promuovere la rinascita dell'Isola, s'intende la natura della proposta: relativa ad una legge ordinaria che dà attuazione concreta a precetti costituzionali secondo la logica di importanti testi normativi già in vigore, la legge 11 giugno 1962, n. 588, e la legge 24 giugno 1974, n. 268.

Diviene chiaro in tal modo che la questione dei trasporti interni ed esterni della Sardegna non interessa solo l'Isola ed i suoi abitanti, ma è questione nazionale: non solo sotto il profilo della eli-

minazione di condizioni di disuguaglianza, ma per ciò che attiene allo sviluppo economico e sociale dell'isola e alla necessità di integrarne il mercato con quello nazionale.

La Sardegna fornisce il 30 per cento del consumo nazionale di piombo e zinco, il 50 per cento della produzione nazionale di alluminio e il 100 per cento di quello di allumina, il 25 per cento della produzione nazionale di fibre e dei principali derivati chimici del ciclo dell'etilene, il 47 per cento della produzione nazionale di talco, il 6 per cento della produzione mondiale di fluoro. Inoltre la Sardegna ha il più consistente bacino carbonifero italiano, oggi vera e propria riserva strategica e dispone di un potenziale di sviluppo agro-zootecnico estremamente rilevante in modo particolare per la vitivinicoltura e per l'allevamento del bestiame ovino. È dunque necessario creare le condizioni perché la circolazione delle merci avvenga: 1) con rapidità, 2) a costi non eccessivi, e non superiori, come attualmente accade, del 30 per cento rispetto a quelli in vigore nelle altre zone del territorio nazionale.

Oggi invece esiste una grande difficoltà di eseguire, in tempi rapidi, trasporti di merci dalla Sardegna o per la Sardegna. Le ferrovie dello Stato per effetto della loro insufficiente capacità di trasporto hanno liste di carico che limitano fortemente la possibilità di spostamenti delle merci in tempi ed a costi competitivi. Questo fatto determina una condizione di squilibrio del mercato dei noli a favore dell'armamento privato. Da ciò nasce l'esigenza di accrescere l'offerta del trasporto delle merci a condizioni tariffarie eguali a quelle accessibili nel resto del territorio nazionale: cioè estendendo la tariffa ferroviaria ordinaria ai mezzi pubblici di trasporto marittimo che assicurano i collegamenti fondamentali.

Determinare questa nuova situazione corrisponde agli interessi dell'Isola e dell'intero Paese in quanto si tratta di eliminare vere e proprie diseconomie e di creare condizioni favorevoli per lo svilup-

po non solo della Sardegna, ma del settore complessivo dei traffici commerciali.

Una più competitiva presenza dell'armamento pubblico che nelle linee essenziali pratica tariffe più eque per passeggeri e per merci introdurrà inoltre una condizione di maggiore equilibrio nel mercato dei noli senza danneggiare l'armamento privato che potrà contare su una costante crescita della domanda complessiva di trasporto.

Per realizzare gli obiettivi cui si è accennato la presente proposta di legge individua come fondamentale il ruolo delle ferrovie dello Stato, perciò vuole si realizzi entro l'arco di un decennio un programma organico di ammodernamento e potenziamento dell'intera rete sarda attraverso le indispensabili modifiche del tracciato, la sua completa elettrificazione

con il sistema a corrente alternata a 25.000 volts, la realizzazione graduale del raddoppio delle linee ferroviarie, la costruzione di almeno 5 nuove navi traghetti: in tal modo si attuerà un sistema ferroviario-marittimo capace di accrescere considerevolmente l'offerta di trasporto a condizioni uguali a quelle vigenti nella penisola.

In attesa di realizzare questo programma si propone per le linee giornaliere fondamentali gestite dalla Società di navigazione « Tirrenia » un sistema di tariffazione uguale a quello praticato dalla azienda delle ferrovie dello Stato per distanze chilometriche corrispondenti sulla base del principio che ad uguali distanze deve corrispondere una eguale tariffa, quando il vettore sia l'armatore pubblico che ha per legge l'obbligo di gestire i servizi di preminente interesse nazionale.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Disposizioni generali).

Al fine di promuovere lo sviluppo economico e sociale della Sardegna, in attuazione dell'articolo 13 della legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 3, in ottemperanza ai principi sanciti nei trattati istitutivi della CEE, concernenti la circolazione delle merci e dei viaggiatori, e assunti come base della politica comunitaria dei trasporti, ed al fine di realizzare l'unificazione del sistema nazionale dei trasporti, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato assume la gestione delle relazioni fondamentali di traffico tra la Sardegna e la Penisola, predisponendo anche un programma particolare di interventi e garantendone l'attuazione.

Fino alla realizzazione del programma particolare di interventi, le relazioni di traffico giornaliero tra la Sardegna e la Penisola, gestite dalla società di navigazione Tirrenia, sono esercitate alle condizioni stabilite negli articoli 3, 4, 5, 6, 7, 8.

ART. 2.

(Programma particolare di interventi).

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è tenuta a realizzare il seguente programma particolare di interventi:

1) entro cinque anni dall'entrata in vigore della presente legge, la elettrificazione in monofase a 25.000 volts della intera rete ferroviaria statale della Sardegna, e, insieme, le essenziali opere di rettifica del tracciato;

2) entro dieci anni dalla entrata in vigore della presente legge, il completamento del raddoppio della dorsale sarda e la acquisizione di almeno cinque nuove navi traghetto da destinare al potenziamento dei servizi nelle linee fondamentali.

Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato deve predisporre, anche, nel quadro dei programmi di interventi pluriennali per il materiale rotabile e gli impianti fissi, i programmi esecutivi per le opere di cui al precedente comma.

Con la legge finanziaria successiva all'entrata in vigore della presente legge saranno determinati l'impegno complessivo di spesa e le quote di finanziamento riferite a ciascuno degli esercizi compresi nel bilancio pluriennale, per la realizzazione del programma particolare di intervento.

ART. 3.

(Tariffe marittime per passeggeri ed auto al seguito).

Entro il 31 dicembre 1980, il sistema tariffario adottato dalla società di navigazione « Tirrenia » nella linea Olbia-Civitavecchia per il trasporto dei passeggeri e delle auto al seguito deve essere equiparato a quello vigente alla stessa data nella linea Golfo Aranci-Civitavecchia, gestita dall'Azienda delle ferrovie dello Stato.

Entro la stessa data, nelle linee marittime Porto Torres-Genova, Cagliari-Civitavecchia e Olbia-Livorno, gestite dalla società di navigazione « Tirrenia », il sistema tariffario sarà così regolato:

a) per i passeggeri che effettuano il trasbordo in solo ponte sono adottate tariffe base equiparate a quelle praticate nelle linee ferroviarie ordinarie dell'azienda delle ferrovie dello Stato per distanze chilometriche eguali;

b) per i passeggeri che usufruiscono di poltrone o di cabine di prima e di seconda classe le tariffe base così determinate sono aumentate di importi pari a quelli dovuti per gli stessi servizi nella linea Golfo Aranci-Civitavecchia gestita dall'azienda delle ferrovie dello Stato;

c) per le auto al seguito dei passeggeri le tariffe si determinano aumentando quelle base in vigore nella linea

Olbia-Civitavecchia al 1° gennaio 1981 in misura tale da riprodurre i rapporti proporzionali esistenti tra le tariffe relative alla stessa materia alla data del 5 agosto 1979.

ART. 4.

(Tariffe marittime per merci).

Entro il 31 dicembre 1980, per il trasporto delle merci nelle linee marittime Olbia-Civitavecchia, Porto Torres-Genova, Cagliari-Civitavecchia e Olbia Livorno, gestite dalla società di navigazione « Tirrenia », devono essere adottate tariffe uguali a quelle praticate nelle linee ferroviarie ordinarie dell'azienda delle ferrovie dello Stato per il trasporto di merci in eguali distanze chilometriche e per quantità e tipi merceologici corrispondenti.

ART. 5.

(Intese fra i Ministeri competenti).

Entro il 31 dicembre 1980, il Ministro dei trasporti ed il Ministro della marina mercantile devono pervenire alle intese necessarie per rendere funzionale e ad unificare integralmente il sistema di tariffe per le linee marittime stabilite dagli articoli precedenti.

ART. 6.

(Convenzione per la gestione delle linee marittime).

Per le esigenze di cui agli articoli 3 e 4 ed al fine della gestione delle linee marittime di cui si tratta, di preminente interesse nazionale, il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro e con il Ministro delle partecipazioni statali, richiede entro il 31 dicembre 1979 la revisione della convenzione indicata nel secondo comma dell'articolo 8 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, e stipula entro il 31 dicembre 1980 la nuova convenzione.

ART. 7.

*(Procedimento per la modifica
delle tariffe marittime).*

La modifica del regime tariffario nelle linee marittime di cui alla presente legge è regolata dalle procedure analoghe in vigore per l'Azienda delle ferrovie dello Stato.

ART. 8.

(Oneri portuali).

Fino all'entrata in vigore di un provvedimento generale sulla gestione delle attività portuali, le tariffe determinate a norma dei precedenti articoli sono comprensive degli oneri portuali.

ART. 9.

*(Norme sul consiglio di amministrazione
della Tirrenia).*

Il Ministro delle partecipazioni statali provvede ad includere nel consiglio di amministrazione della società di navigazione Tirrenia, in occasione di ogni suo rinnovo, almeno due membri scelti tra sei nominativi designati, con voto limitato, dal Consiglio regionale della Sardegna.

ART. 10.

Agli oneri previsti per l'attuazione degli articoli 3 e 4 della presente legge, valutati in lire 20.000 milioni per l'esercizio finanziario 1981, si provvede con l'incremento del capitolo 3061 dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per il medesimo esercizio.